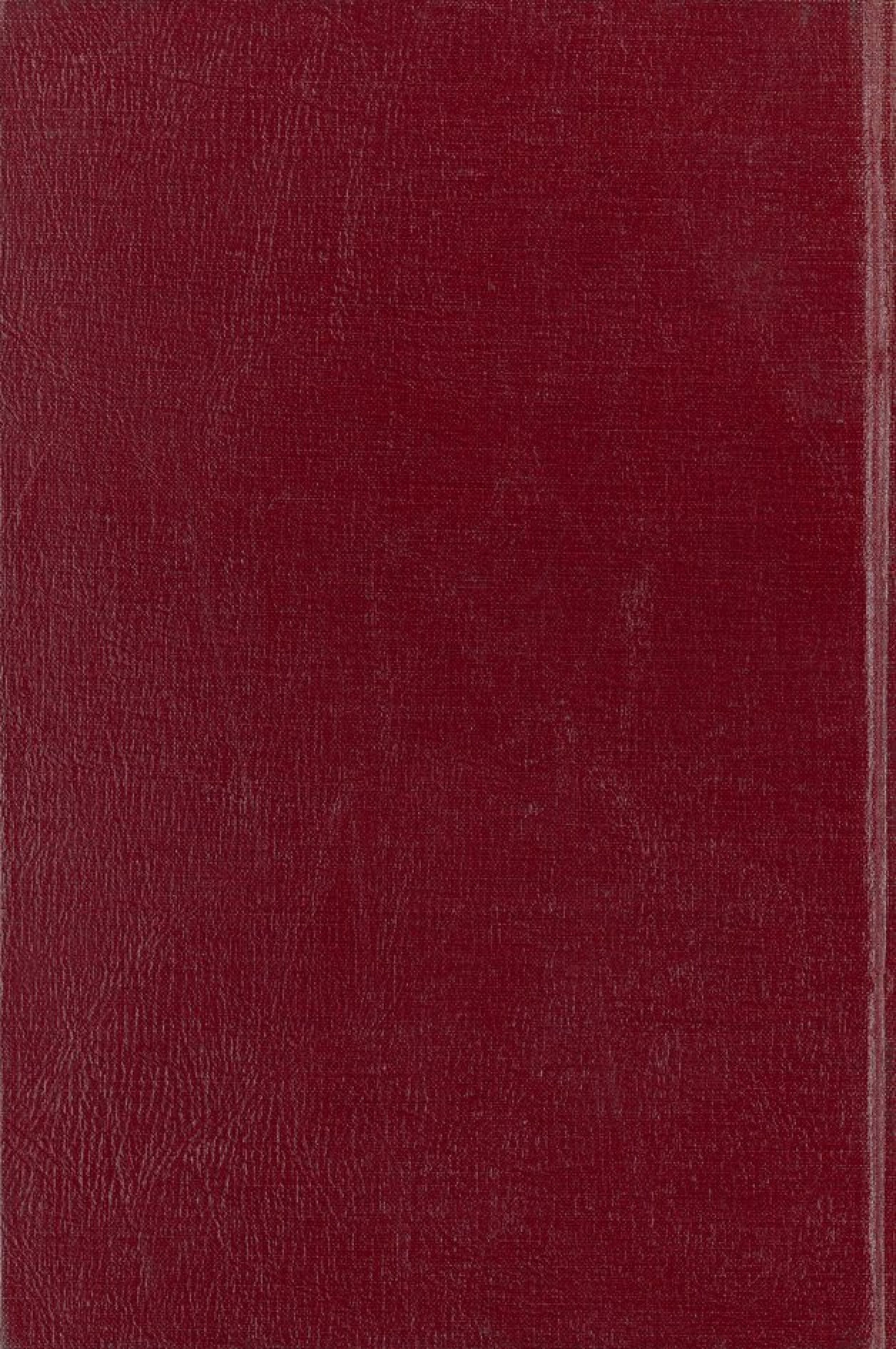
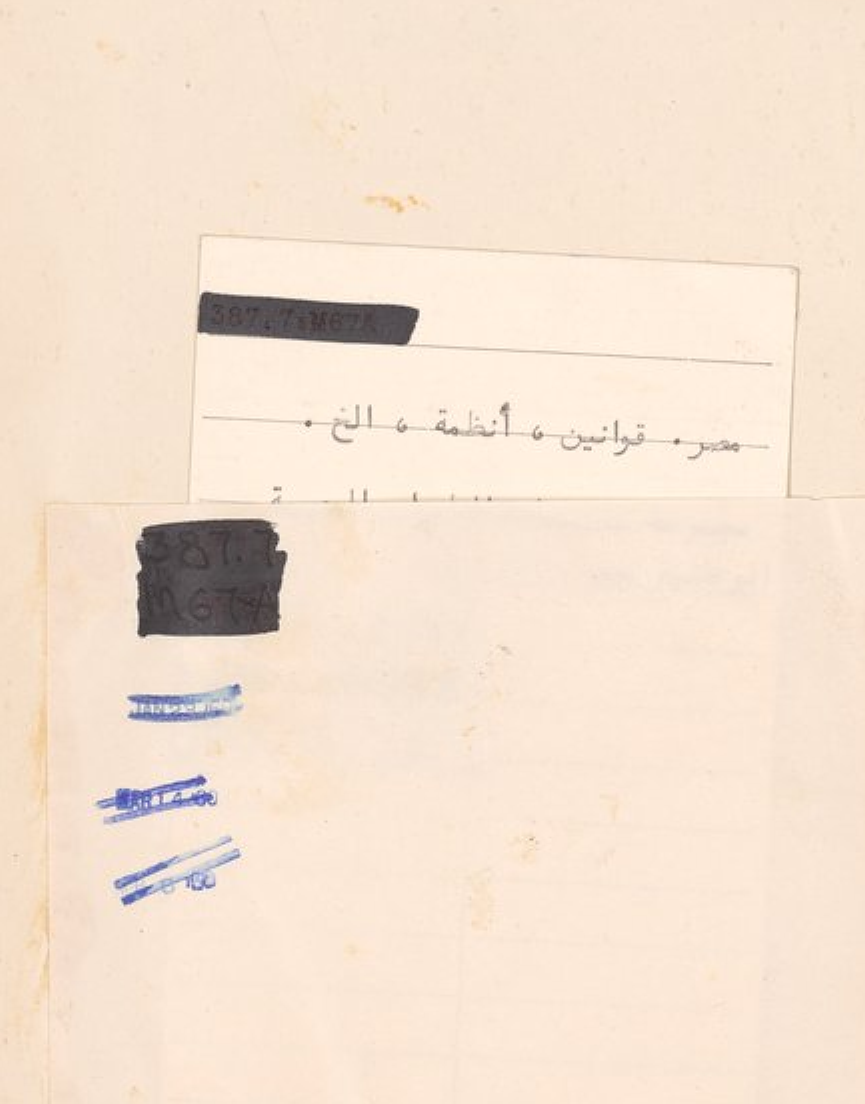



387.7;M67A
مصر . قوانين ، أنظمة ، الخ .
387.7
M67A

جمهورية مصر

وزارة الحربية

مصلحة الطيران المدنى

مجموعة

تشريعات الطيران المصرية

الوطنية منها والدولية

قوانين . مراسيم بقوانين . مراسيم
قرارات مجلس الوزراء . قرارات وزارية
تعليمات للطيارين

معاهدات . اتفاقيات دولية . اتفاقات ثنائية
ومذكراتها التفسيرية — مع التعليق عليها

قال الله تعالى :

"وَمَا مِن دَآبَّةٍ فِى ٱلْأَرْضِ وَلَا طَـٰٓئِرٍ يَطِيرُ بِجَنَاحَيْهِ
إِلَآ أُمَمٌ أَمْثَالُكُم مَّا فَرَّطْنَا فِى ٱلْكِتَـٰبِ مِن شَىْءٍ" .

[سورة الأنعام]

تقـــديم

بقلم قائد اللواء الجوى إبراهيم حسن جزارين

مدير عام الطيران المدنى

إذا كان لكل دين أصول ، ولكل علم قواعد ، ولكل فن أحكام، فما أشد حاجة « الطيران » ، وقد تلاقت عنده هذه الصفات جميعاً ولاحت فى آفاقه شتى مقومات الفن والعلم والايمان ، الى قانون ينظم الملاحة الجوية وينسق النقل الجوى ويحكم الطائرة ويرعى الطيار ويرتب المطار . .

وإذا كان لكل من النقلين البرى والبحرى قانون مستقل وعرف قائم تفاعل مع الزمن منذ قرون فما أحرى ان يكون للنقل الجوى ، أنجب وليد للقرن العشرين ، قوانين أوتقنين ينظم حركة المرور الجوى وحق التحليق والعبور والهبوط ويبين أحكام سيادة الدولة على فضائها الاقليمى وما لطائرات مؤسساتها من حريات على فضاء الدول الأخرى، ويحكم الطيران فوق الممتلكات الخاصة ويرسى قواعد المسئولية المدنية ويوضح حدودها ويرسم أسس التأمين وصور الضمانات ويحددالجزاءات على مخالفات لوائح حركة المرور الجوى ويفرض العقوبات على كل اعتداء يمس سلامة الدولة أو يضر بأمن سكانها . . .

وإذا كانت الملاحة الجوية لم تبطىء فى ان تكشف عن نفسها ، منذ ولادتها ، طابعها الدولى الحاد ولونها العالمى القاتم وقد بلغت قوة اندفاع الطائرة درجة تجاوزت معها حدود اقليمها فى لحظات وراحت تنهب فى ساعات سماوات القارات نهباً مخترقة أجواء الدول وفضاء

البلاد غير مكترثة بما يثيره نشاطها هذا فى ميادين مختلف القوانين وشتى التشريعات من تعارض وتنازع ، فان الذى لاريب فيه هو حرص كل دولة من جانبها على التمسك بحقوق سيادتها وإملاء سلطانها الذى توحى به ضرورات دفاعها الوطنى ومستلزمات سلامتها ومبررات توفير الأمن لرعاياها واستتباب السكينة لأهلها . . . ولاسبيل الى تحقيق ذلك كله إلا عن طريق العناية باعداد تشريعها الجوى الوطنى الخاص .

ومصر التى أفسحت صدرها لنشاط الملاحة الجوية الدولية وأتقنت إنشاء مطاراتها لاستقبال المئات من طائرات مؤسسات النقل الجوى الدولى من مختلف الجنسيات معلنة سياسة الباب المفتوح بقدر معلوم... مصر التى وإن حالت ظروفها دون الانضمام الى اتفاقية باريس الدولية للملاحة الجوية سنة ١٩١٩ ودون الاشتراك فى اتفاقية فارسوفى للنقل الجوى الدولى سنة ١٩٢٩ ، قد سارعت منذ استكمال سيادتها الى توقيع معاهدة شيكاغو الدولية للطيران المدنى سنة ١٩٤٤ وما لحق بها من اتفاق الترانسيت وما ارتبط بها من ملاحق فنية ثم صدقت عليها وأصدرتها ونشرتها سنة ١٩٤٧ فأصبحت أحكام معاهدة شيكاغو هى الأساس القويم الذى يتعين ان ينهض عليه صرح تشريعنا الجوى الجديد .

ومنذ ان اشتركت مصر فى مؤتمر شيكاغو الدولى ووقعت مواثيقه وأصبحت عضوا كريما فى مجلس المنظمة الدولية للطيران المدنى وعنصراً فعالا فى اللجنة القانونية الدولية للطيران أخذت هذه البلاد تقفز الى العلا فى هذا الميدان وراحت تطرق الآفاق طرقا . . بدأت بانشاء مصلحة الطيران المدنى فى عام ١٩٤٥ وأودعتها كنف وزارة الحربية تحت لواء وكالة مستقلة انعقدت خصيصاً للهيمنة على شئونها . ثم بادرت الى إنشاء سلاح الطيران المصرى وأعدت نسور الجو عماد القوات الجوية المصرية وأسست كلية الطيران الحربى وجنود المظلات والمدارس الفنية ،

ثم رسمت مصر لنفسها منذ عام ١٩٤٦ سياسة مستقلة للنقل الجوى الدولى المنتظم عن طريق عقد اتفاقات ثنائية بينها وبين كل من الدول ذات المصلحة التجارية والاقتصادية . وأنشأت العشرات من المطارات الحديثة زودتها بمختلف التدابير الموصى بها ابتغاء تسهيل الملاحة الجوية ثم نشطت فى تبسيط الإجراءات الإدارية والمالية والجمركية والبوليسية والصحية والسياحية . وأحاطت نادى الطيران المصرى بسياج من الرعاية خاص . وأرسلت مندوبيها الى مختلف المؤتمرات الفنية والاجتماعات العلمية للطيران . وحرصت بوجه خاص على الاشتراك فى مؤتمر روما سنة ١٩٥٢ لتوقيع اتفاقية روما الدولية التى وحدت الأحكام المتعلقة بالتعويضات عن الأضرار التى تصيب الغير على سطح الأرض من الطائرات الأجنبية ثم صدقت عليها بالقانون رقم ٣٩٦ لسنة ١٩٥٣ وأودعت وثائق تصديقها المنظمة الدولية بأمريكا فكانت مصر هى الدولة الأولى بين دول العالم التى أتمت هذا الإجراء السريع . فضربت بذلك المثل الرائع فى ميدان التعاون الجوى الدولى . وأصبحت اليوم أحكام هذه الاتفاقية الهامة فى ميدان القانون الخاص ركنا قويا من أركان تشريعنا الجوى الحديث .

وفى أواخر عام ١٩٥٢ أنشأت مصر مجلساً أعلى للطيران جاء فى مقدمة اختصاصاته الإشراف على وضع تشريع شامل لتنظيم الطيران المدنى وتعديله وعلى الاشتراك فى المعاهدات والاتفاقيات الدولية القانونية المعنية بهذه المادة . وفى هذا العام الدراسى قررت الجامعات المصرية وكليات الحقوق فيها تدريس مادة تشريعات الطيران فى دراسة مقارنة لطلبة السنة النهائية من قسم الليسانس وفى ذلك تمهيد جدى لدراسة فقهية علمية تعين على تكوين جيل جديد مزود بثقافة قانونية جوية تفيد فى بناء هذا البرج الشامخ وتضىء أمام رجاله الطريق فى وقت بدأت تبرز أقضية الطيران فى أجواء المحاكم على اختلاف درجاتها وتفاوت

مراحلها حتى بلغ بعضها محكمة النقض العليا لتفصل فى مسئولية الناقل الجوى وطرح بعضها على مرتبة القضاء الإدارى بمجلس الدولة لتفسير عقود الامتياز وتراخيص التشغيل وبيان مدى الانحراف الذى قد يصيب القرارات الإدارية من جراء مخالفتها لأحكام اللوائح التنظيمية الجوية ، ومبادىء الاتفاقيات الدولية للطيران . ولم تغفل مصر العناية بأمر مؤسسات النقل الجوى المصرية تشجيعاً لنشر تعاليم الطيران والأخذ بناصر النقل الجوى الداخلى بين مدن البلاد المصرية والسودان الشقيق واتساع نطاق شبكة الخطوط الجوية فى أنحاء البلاد العربية الشرقية منها والغربية ، والحرص على تقوية الأسطول الجوى المدنى المصرى ليخفق العلم المصرى كل يوم فى أجواء دول أوروبا وأمريكا واستراليا وآسيا على بركة الله .

هذا النشاط الحار الذى انخرطت فيه مصر بحكم موقعها الجغرافى عند ملتقى القارات الثلاث ، وتحت سمائها الصافية الزرقاء وجوها المشرق الصحو ، وتلك الحيوية المتدفقة فى ميدان الطيران وعلى وجه الخصوص فى هذه السنوات القليلة الأخيرة ، ليطغى تماما على طاقة ماهو قائم اليوم من تشريع لايعدو بعض القوانين واللوائح المبعثره التى لاتقوى على احتمال العبء ولاتقدر على مجاراه السرعة ولاتصلح لأداء المهمة المرجوة من كل تشريع سليم .

وليست مصر وحدها هى التى نهضت لتعدل قوانين الطيران فيها ولتجعلها مسايرة لأحكام المعاهدات والاتفاقيات الدولية وملاحق شيكاغو بل ان جميع دول أوروبا وكافة دول أمريكا وآسيا واستراليا قد شرعت بعد شيكاغو فى تحقيق هذه الغاية التى أوشكت مصر ان تبلغها . . فما كادت إيطاليا ان تفرغ من إصدار قانونها الجوى الرقيم ٣٢٧ بتاريخ ٣٠ مارس سنة ١٩٤٢ فى صورة تقنين مكون من ٣٩٢ مادة حتى بادرت الى تشكيل لجنة فى سنة ١٩٥٠ قوامها

بعض كبار رجال القضاء والفقه والتشريع لتتولى إعادة صبغ هذا القانون بأحكام اتفاقية شيكاغو الدولية للطيران المدنى وملاحقها. ولاتزال اللجنة تواصل مهمتها . ومنذ عام ١٩٤٧ شكلت فرنسا لجنة برئاسة العلامة جورج ريبير عميد كلية الحقوق بباريس لدراسة نصوص قانون الطيران الفرنسى الصادر فى ٣١ مايو سنة ٩٢٤ والقوانين اللاحقة له ومعالجة تلك النصوص القديمة التى لاتزال تطبق حتى اليوم فى فرنسا الى أن يصدر التشريع الفرنسى الجديد فى ضوء أحكام شيكاغو والمعاهدات الدولية ولم يصدق البرلمان الفرنسى حتى هذه الساعة على التشريع الفرنسى الحديث . واليونان فى سبيل تعديل تشريعها القديم الصادرسنة ١٩٣١ . والسويد شرعت فى تعديل قانونها الصادرفى سنة ٩٢٨ وكذلك فعلت دول يوجوسلافيا واسبانيا وتركيا . أما سويسرا فقدعدلت قانونها الجوى القديم وأصدرته فى صورة قانون فيديرالى عن الملاحة الجوية بتاريخ ٢١ ديسمبر سنة ١٩٤٨ وقد بلغت مواده (١١١) مادة ملحق بها اللائحة التنفيذية لهذا القانون بتاريخ ٥ يونيو سنة ١٩٥٠ جاءت وحدها فى ١٩٦ مادة على استقلال ثم صدرت اللائحة الجمركية عن الملاحة الجوية بتاريخ ٧ يوليو سنة ١٩٥٠ فى ٦٣ مادة أخرى. أما استراليا وكندا والهند وجنوب أفريقيا والبلاد العربية الشقيقة وليبيا فهى كلها فى مرحلة تعديل تشريعاتها أو وضع قانون جوى وطنى جديد.

ولقد عهدت الحكومة المصرية بهذه المهمة الجليلة الى أحد كبار رجال القانون فى إدارة قضاياها ممن أتموا دراستهم القانونية بالجامعة المصرية وحصلوا على إجازة دكتوراه الدولة بمرتبة الشرف الأولى فى القانون العام من جامعة باريس وانخرط فى سلك القضاء حتى رأس نيابتى القاهرة والاسكندرية وقام بتدريس القانون فى الجامعات منذ عشر سنين وبالمرافعة سنوات عن الحكومة أمام مجلس الدولة ثم عينه مجلس الوزراء مندوبا دائما لمصر فى اللجنة القانونية الدولية

للطيران ليساهم فى إعداد مشروعات المعاهدات الدولية ثم اختارته أخيراً كلية الحقوق بجامعة هليوبوليس ليقوم بالقاء المحاضرات الأولى فى قانون الطيران المصرى والمقارن لطلبة السنة النهائية فألقى فى هذه المادة المستحدثة عشرات المحاضرات طبعت ونشرت فى مئات الصفحات فجاءت وكانها أول الغيث من سماء هذا الفقه الجديد .

لم يمض على هذا التكليف غير شهور حتى فاجأنا الدكتور ضياء الدين صالح المستشار بادارة قضايا الحكومة باخراج هذا المجلد الجامع المانع لتشريعات الطيران المصرية والدولية والذى يقول عنه إنه الخطوة اللازمة الأولى ، التى لامفر منها لرسم سياسة إعداد تشريع جوى مصرى جديد يتفق وما وصل اليه الطيران الحربى فى مصر الجديدة من عزة وقوة وما ارتفع اليه الطيران المدنى فى مصر المتوثبة من علو وإرتقاء ، خاصة وأن قانون الطيران فى حركة دائمة وحاجة متواصلة الى تعديل مستمر يجرى وفقاً للتشريعات الدولية فى أثواب المعاهدات والاتفاقيات العالمية التى تحاول عبثاً أن تلحق سرعة الطيران وتقدمه الفنى فلا تكاد تدركه ... وحتى توثق مصر عروتها بالهيئات العلمية والمنظمات الدولية والمؤسسات الأجنبية أصدر الدكتور المستشار نسخة طبق الأصل من هذه المجموعة باللغة الفرنسية والأنجليزية تعميما للفائدة وتحقيقاً للغرض الدولى ...

وإنى إذ أترك تقدير مافى هذا المجلد الضخم من مادة وفحوى إلى رجال القضاء والتشريع والفقه والى رجال الطيران أسجل فى ختام هذا التقديم ما كتبه المستر « هارولد بولطون » عضو اللجنة القانونية الدولية للطيران والمستشار الذى كلفته المنظمة الدولية ليرأس لجنة وضع قانون الطيران الجديد فى المملكة الليبية المتحدة وذلك فى صدر تقريره الرسمى

الذى رفعه فى الشهر الماضى لمجلس المنظمة الدولية منوها بفضل زميله المستشار المصرى حيث قال :

. . . « وفضلا عما سلف ، فقد أمدنا الدكتور ضياء الدين صالح المستشار الجمهورى والمشير القانونى للطيران المدنى فى مصر بمساعدات قيمة . وقد أصدر سيادته هذه الأيام مؤلفا هاما فى تشريع الطيران تردد صداه فى المحيط العالمى لما ساهم به صاحبه من قدر فى تطور قانون الطيران الدولى . وعندما يتم اعتماد المنظمة الدولية لهذا القانون الليبى وتقره الجهات الرسمية ، تعهد الدكتور ضياء الدين بأن يمحص المشروع ليضمن له أقصى مراتب التوحيد مع قوانين الدول العربية الأخرى فى كل من صياغته العربية للعبارات الفنية وما أوصت باتباعه إتفاقية شيكاغو الدولية . وإن المنظمة الدولية للطيران المدنى لتشيد بتقدير هذه المعونة التى تفضل سيادته مشكوراً باهدائها » .

"In addition valuable assistance has been received from Dr. Diaeddine Saleh, Conseiller Republicain, and Legal Adviser to the Egyptian Department of Civil Aviation. Dr. Diaeddine has recently published an important work on air legislation and is well known internationally for his contributions to the development of Air Law.

While this Law is being finally reviewed by ICAO and other interested parties, Dr. Diaeddine has undertaken to examine the draft to ensure maximum uniformity with other Arab States in the Arabic translation of technical terms and the implementation of Chicago Convention.

The International Civil Aviation Organization is most appreciative of this voluntary assistance."

HAROLD W. POULTON.

ومنذ شهور أيضاً إستقدم مؤلف هذا **المجلد** عن طريق اللجنة القانونية الدولية التى هو عضو عامل فيها نسخة من تشريعات الطيران فى كل دولة انضمت الى شيكاغو ثم عكف على دراستها المقارنة فى ضوء كتب الفقه ونظريات الشراح وعلى هدى مبادئ المعاهدات والاتفاقيات الدولية مستلهماً أحكام القضاء المصرى والأجنبى ، ليقدم لبلاده عما قريب ، مشروع قانون الطيران الجديد . لازمه السداد والتوفيق .

القاهرة فى مايو سنة ١٩٥٤ ابراهيم حسن جزارين

قائد اللواء الجوى أركان حرب

مدير عام الطيران المدنى

المقـــدمة

بقلم الدكتور ضياء الدين صالح
المستشار بإدارة قضايا الحكومة

صح العزم وانعقدت النية على تعديل تشريعات الطيران فى مصر . فأما عن النية فقد اتجهت إلى أن يكون للطيران فى بلادنا تشريع كامل رصين ، محكم حديث ، وأما عن العزم فقد انصرف إلى أن يتم إنجاز هذه الرسالة فى أقرب وقت وأبدر زمن وعن أقصر طريق .

حملت أمانة هذا العبء ورضيت مشقة هذه الرسالة ، مقدراً لجلالها مأخوذاً بروعتها مدركاً فى الوقت ذاته لخطورتها ، ولم يكن لى إلا أن أستعين بالله القادر المعين على أدائها متوكلا عليه،منصرفا بكليتى اليها . فأقبلت على اعداد الوقائع المصرية ، ساعياً إلى مجموعات قوانين الدولة وموسوعاتها الرسمية ، مقلباً مختلف ملفات أمور الطيران لعلى استخلص منها ما إنتثر فيها من قوانين وأنزع منها ما تشتت بينها من مراسيم وأتصيد ما استقر فى بطونها من لوائح ادارية وقرارات وزارية وأوامر مصلحية وتعليمات فنية . . . ألم شعثها وأنفض الغبار عنها محاولا جمعها وتنسيقها عاملا على تبويبها وترتيبها حريصاً على المواءمة بينها لأبدأ بالتعرف اليها والتفهم لها . . . فما كنت أعلم ، من قبل ، بوجودها ، وما كان يدرى ، فيما أعلم ، أحد بأمرها . . . ولا حرص قضاء ابداً على الاحالة عليها . . . ولا عنى فقيه مرة ، ولو بالاشارة اليها ! !

وهكذا تبلور من العدم ، باسم الله الباب الأول من هذه المجموعة الأولى من نوعها فى مصر والبلاد العربية جميعا ، فأحصى هذا الباب قوانين الطيران القائمة حتى الآن والمعمول بها خلال ما يقرب من ربع

قرن من الزمان . صدر أول قانون مس شأنا من شئون الطيران يحمل تاريخ ٢٤ مارس سنة ١٩٢٠ وهو القانون رقم ١٩ مقرراً احتكار الحكومة للمطارات وكان آخر قوانين الطيران لحين اعداد هذه المجموعة هو القانون رقم ٦٣٩ بتاريخ ٢٦ ديسمبر سنة ١٩٥٣ الخاص بانشاء مناطق خطر واقتراب وأمان حول المطارات . وبين هذين القانونين صدرت آحاد معدوده من القوانين وما فى حكمها قوة وحجية ، ونشرت عشرات من قرارات مجلس الوزراء ، وعمت مئات من الأوامر الادارية وما يعد من فصيلتها (كان آخرها القرار الوزارى رقم ٤٣٧ لسنة ١٩٥٤ الخاص بتحديد ولاية رجال الضبط القضائى فى مصلحة الطيران المدنى) ، رأيت أن أقسمها وفقا لتجانس مادتها وتشابه وحدتها إلى فصول ستة على النحو الآتى جمع الفصل:

الأول منها كل ما تعلق بأحكام الملاحة الجوية

والثانى منها كل ما اتصل برسوم الطيران والاعفاء من الفرائض .

والثالث منها كل ما ساهم فى التنظيم الادارى لنشاط الطيران .

والرابع منها كل ما ارتبط بنادى ومعهد الطيران الشراعى .

والخامس منها كل ما انصرف إلى مؤسسات النقل الجوى المصرى واعاناتها. مع صورة من التراخيص الممنوحة للخطوط الجوية الدولية المنتظمة

والسادس منها كل ما سمحت السلطات بنشره من الأصول والأوامر المنظمة للقوات الجوية المصرية .

*
* *

ولقد قدرت أن مجرد الاخراج والتجميع والتنسيق لتشريعات ربع قرن فى مجموعة واحدة وان امتازت بدقة الحصر وشمول البحث وسعة الأفق ، حتى لأكاد أجزم بأن هذا الكتاب وسع كل شىء منها ،

غير كاف ولا مرض . فما الهدف من هذا التجميع إلا التمهيد للتعديل وما الغرض من بذل العناية التامة فى حصرها إلا ابتغاء صهرها لصقلها من جديد فى قوالب أحدث تشريعات الدول الأجنبية ونماذج أوضاعها ، ولتصاغ على غرار أرسخ المبانى التشريعية وأسمى المعانى القانونية التى أوصت بها المعاهدات الدولية وأوحت بها الاتفاقيات العالمية وأملتها على مصر الاتفاقات الثنائية سواء ما سبق أن ارتبطت به مصر منها أم تلك التى هى فى سبيلها قدما اليها . . .

من أجل هذا وتحقيقاً للغرض المتقدم حرصت بالغ الحرص على أن أتابع تطور كل ما يقابل هذه التشريعات وغيرها من مختلف البلاد وعنيت بوجه خاص بالاشارة إلى نصوصها كل وما يقابله من أحكام فى كافة النظم . وكثيراً ما أضفت إلى ذلك اشارة ولو عابرة إلى أراء فقهاء كل دولة وما تضمنته من صفحات فى المؤلفات الفرنسية والسويسرية والمراجع الانجليزية والأمريكية ومجلات قوانين الطيران العالمية الحديثة منها والسابقة عليها على حد سواء .

وما كان لى أن أغفل أهم أقضية الطيران فى محاكم الدول على تعدد درجاتها وتباين نظمها مقرونة بتعليقات الشراح معقباً عليها بما عن لى من ملاحظات . فجاء الباب الأول من هذا الكتاب قاصراً على ما هو قائم اليوم فى مصر من تشريعات وطنية داخلية فى صورة أحسن مثل يضرب لأساتذة وطلاب القانون والمشتغلين بفقه هذه المادة فى دراسة التشريع المقارن مع التعمق فى مختلف الآفاق وتعدد الاجواء . .

وكان من أطيب آثار إتباع سياسة الدرس المقارن مع التعمق أن وضح للشارع المصرى الحديث ما كان خافيا عليه من عيوب التشريع الجوى القائم وبرزت نواحى الضعف فيه وأسباب اختلال التوازن بين أحكامها وبواعث انعدام الالفة بين نصوصها .

كشفت أضواء التشريعات الأجنبية المسلطة على تشريعنا القائم عن مناطق لا تزال حتى اليوم قفراء جرداء من كل نبت تشريعى ضرورى لمواجهة ما وصل اليه مرفق الطيران الحديث . بل ان من التشريعات القائمة ما عفى عليه الزمن ولحقته الشيخوخة المبكرة فأصبح غير قادر على متابعة نهضة الطيران أو ملاحقة سرعته التى سبقت فى هذه الشهور الأخيرة سرعة الصوت فأذهلت عقول العلماء وحيرت الباب الفقهاء وهزت روية القضاه وتؤدة المشرعين ! ! بل ان من تشريعاتنا القائمة ما تعارضت نصوصها مع أحكام المعاهدات العالمية ومبادىء الاتفاقيات الدولية وأسس الاتفاقات الثنائية سواء فى نطاق الملاحة أم النقل الجوى ! !

ذاك الفقر وهذا النقص المزدوج مع التعارض أوجب التفكير فى أمر هذه التشريعات على قلتها جميعا وتعين التعجيل بتدبيرها ولزم الاقدام على تبديلها وآن الأوان لوضع تشريعنا الجوى الجديد .

*
* *

. . . كشف الحصر والبحث والفحص مع الدرس المقارن عن حقيقة لا محل لانكارها ولا سبيل إلى القول بغيرها وهى ان تشريعات الطيران القائمة حتى اليوم فى مصر لا تزال فقيرة غاية الفقر ، ضئيلة إلى أبعد حد ، قاصرة عاجزة متنافرة متراخية تكاد لا تسمن طائرة ولا تغنى طياراً من جوع ! لا صلة على هزالها بينها ، ولا وصل حتى الأمس لها . فكل مافى أمر هذه التشريعات قانون يابس شاحب من مادة وحيدة تقرر ان حق انشاء المطارات فى القطر المصرى هو احتكار للحكومة وحدها. وقد صدر هذا القانون الأول للطيران فى بلادنا فى وقت انعدمت فيه المطارات فى مصر عام ١٩٢٠ ومن عجب انه هو القانون المطبق

مع ذلك حتى الآن على الرغم من تعدد انشاء المطارات الحديثة ومنشآتها ومبانيها ومنها ما يعد فى مقدمة المطارات العالمية اتساعا وروعة وصلابة واتقانا . . . وكان آخر افتتاح رسمى لأحدث مطار مصرى دولى فى مدينة الأقصر التاريخية فى غضون شهر فبراير سنة ١٩٥٤ . ثم ظل هذا القانون الأول وحيداً لا شريك له فى شئون الطيران المصرى قرابة خمسة عشر عاما إلى أن صدر القانون الثانى فى شكل مرسوم بقانون رقم ٥٧ لسنة ١٩٣٥ بشأن الملاحة الجوية معلناً مبدأ سيادة الدولة المصرية الكاملة المطلقة على الفضاء الجوى الذى يعلو أراضيها ونص على أن مرسوما مستقلا مرفقاً به جاء ينظم الملاحة الجوية فى مصر وقد تضمن ثمانية عشر مادة تحدد الشروط الواجب توافرها لجواز التحليق فوق أديمها الأخضر ونيلها الفضى يشق رمالها الفسيحة الذهبية تحت أشعة شمس وادى النيل المشرقة.

وغنى عن الذكر أن مواد هذا المرسوم قد صيغت من أحكام أول دستور دولى للملاحة الجوية ونعنى به اتفاقية باريس الموقعة فى ١٣ أكتوبر سنة ١٩١٩ والتى أعدت نصوصها اللجنة الجوية الدولية عند توقيع معاهدة فرساى فى مؤتمر السلام عقب الحرب العالمية الأولى . وغنى عن كل تأكيد أن مواد هذا المرسوم قد أصبحت اليوم أثراً بعد عين وذكرى بعد وجود ما دامت اتفاقية باريس ذاتها قد انقضى أمرها وشيعتها الأبصار إلى عالم الغيب لتفسح مكانتها العالمية الكبرى لاتفاقية شيكاغو الدولية للطيران المدنى الموقعة فى ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤ وهى الدستور العالمى الجديد الذى يحكم اليوم روابط الطيران الدولية ويغذى قوانينه الوطنية فى مختلف البلاد بما تصوغه لجانه المختلفة من نماذج وأقيسة وتوصيات تصل تباعاً من مجلس المنظمة بين طيات ملاحق شيكاغو الشهيرة إلى مشارق الأرض ومغاربها لتحقيق رسالتها الأولى وهدفها المرجو ونعنى به السعى حثيثاً نحو توحيد تشريعات الطيران فى مختلف الاصقاع من أنحاء المعمورة .

وفى مقدمة التشريعات القائمة بمصر مرسوم يصوغ قواعد الضبط الخاصة بالملاحة الجوية صدر بتاريخ ٥ مايو سنة ١٩٤١ ومع ذلك فقد أصبحت اليوم أحكامه خليقه بالتعديل والتبديل . ومنها أيضا القرار الوزارى رقم ٣٣ بشأن الطائرات الشراعية أو المحلقات بتاريخ ٢٨ ديسمبر سنة ١٩٣٨ وقد ألغى هذا العام واستبدلت أحكامه بأوضاع جديدة . ومنها أيضا القانون رقم ٢٧ لسنة ١٩٤١ الخاص بانشاء مناطق خطر حول المطارات وقد ألغاه قانون جديد صادر فى ٢٦ ديسمبر سنة ١٩٥٣ . وفى مقدمة تشريعات الملاحة الجوية المعمول بها حتى الآن بعض القرارات الوزارية البالية كالقرار الرقيم ١٣ لسنة ١٩٤٢ بشأن تسجيل الطائرات والرقيم ١٤ لسنة ١٩٤٢ بشأن إجراءات الترخيص بالطيران فوق الأراضى المصرية والرقيم ١٥ لسنة ١٩٤٢ بشأن شروط عامة للطيران بالقطر المصرى والقرر الرقيم ٢٩ لسنة ١٩٤٢ بشأن تقسيم الطائرات ومعها شهادات الصلاحية للطيران .

ذلكم أهم ما عندنا إن لم يكن جل ما لنا فى هذا الميدان الواسع الآفاق ، المفعم بالنشاط المتواصل ، والحركة الدائمة أناء الليل وأثناء النهار . وقد دلت الاحصاءات الدقيقة على ان عشرات وعشرات إن لم تكن المئات من الطائرات والمحلقات المصرية والأجنبية تسبح كل يوم فى فضاء هذا الوادى وتمخر طبقات أجوائه الصحوة الزرقاء . . منها ما تمر كراماً محلقة عبر اقليمنا الرحب الفسيح . . ومنها ما تحدث من عليائها على السطح أضراراً . . ومنها ما تحط رحالها وتطوى أجنحتها فوق أراضينا لتسقط عليها أو لتلتقط منها ما وسعها الحمل من بريد وبضائع وركاب . فما هو القانون الجوى المصرى الداخلى الذى يحكم هذا النشاط كله وهو نشاط كما لا يخفى من لون خاص وطابع متميز . . نشاط ذرى محوره الطائرة ومداره الطيار ومحطة المطار . .

نشاط المسافر والمودع والقادم والمستقبل . . نشاط تولده حركة الملاحة الجوية ، ومرفق النقل الجوى الدولى والداخلى . . نشاط يرتكز على عنصرى المسافة والسرعة . . نشاط حار فذ لا يحكمه إلا تشريع فذ قادر على تنظيم هذه الأوضاع جميعا . . تشريع جدير برعاية سيادة الدولة مع احترام حقوق الدول الأخرى ، خليق بكفالة حقوق الأفراد مع ضمان مايترتب عليهم من التزامات ورقابة لمؤسسات التأمين الجوى مما يمس ميدان كل من القانونين العام والخاص .

ولما كان قانون الطيران ليس إلا مجموعة القواعد الخاصة والعامة الداخلية منها والخارجية التى تخضع لتنظيم دقيق معين كافة أوجه الاستعمال التى يباشرها الإنسان على الفضاء الجوى وعلى رأسها تطور الآلات التى تتحرك فى الأجواء وعلاقاتها مع الأشياء والأشخاص على السطح ، تعين على كل شارع أو فقيه تصدى لمهمة التقنين أو الدرس أن يعرف أولا كيف نشأ هذا القانون الجديد وكيف تطور كالبرق سريعاً .. وأن يسبح فى النظام القانونى للفضاء الجوى ليطرق المشاكل التى تتعلق بحق التحليق فوق الاقليم الوطنى ومن بعده فوق الأقاليم الأجنبية . وكيف حاولوا حل الصراع القائم من قديم الزمن بين مبدأ حرية الجو ومبدأ سيادة الدولة على الفضاء الذى يعلوها وذلك عن طريق خلق نظرية حريات الجو الخمس فى مؤتمر شيكاغو سنة ١٩٤٤ ، ثم يعرض الباحث للمسائل التى تتصل بخط سير الطيران والرحيل والهبوط إلى الأرض وماعليها من مطارات ومنشآت لازمة لفن الطيران كالتسهيلات الأرضية وخدمات وحدات الاتصالات وغيرها ... ثم ينتقل إلى الطائرات وأنواعها والترخيص بصناعتها وتسجيلها وجنسيتها وشروط صلاحيتها للطيران ونظام تملكها وبيعها وايجارها ورهنها رهنا رسمياً والحجز التحفظى عليها والتأمين على سلامتها ... إلى أن يصل إلى قواعد تنظيم

رجال طاقم الطائرة ورجال الملاحة الجوية وما تعلق بأوضاعهم وإجازاتهم للطيران وأهليتهم وتراخيصهم ... وفى باب حركة المرور الجوى تذكير بشروط الطيران والقواعد المتعلقة بخط سير الطائرة ودرجة ارتفاع طيرانها والمعونة التى تقدم للطائرات والقواعد المنظمة لشحنها والالتزامات الجمركية المفروضة عليها ...

وفى باب استعمال الطائرات تدخل القواعد التى تبين فصائلها من حربية ومدنية وطائرات دولة لشئون البوليس والجمارك . وتدخل فيه أحكام تنظيم كيفية استعمالها كسلاح فى الحرب أم كأداة للنقل العام وللسياحة وللصحة وللزراعة والأمن ... وفى باب نظم الطيران المدنى وعلاقته بالدولة لزم درس أسباب وطرق تدخل الدولة ونظام الطيران التجارى ومؤسسات النقل الجوى الوطنى والدولى ومنح امتياز خطوط النقل الجوى المنتظم وتراخيصها واعاناتها والاعفاءات الممنوحة لها من بعض الفروض ... وفى باب أحوال النقل الجوى يستعرض الباحث التصنيف القانونى للنقل بطريق الجو والقوانين المطبقة عليه .

وهنا محل دراسة عقد نقل البضائع وعقد نقل الركاب وعقد نقل الأمتعة حيث تثور ابحاث المسئولية على مختلف أنواعها وأسسها وحدودها ... وهى من غير شك مسئولية تختلف تماماً عن المسئولية المدنية المترتبة على الأضرار التى تصيب الغير ممن يكونون على سطح لأرض من جراء الملاحة الجوية أو تصادم الطائرات ... وفى باب التأمين الجوى نرى كيفية انشاء بوليصة هذا النوع من التأمين... وضمان المخاطر الجوية فى التأمين على الحياة ، ثم التأمين عن الحوادث ، ثم تأمين موسسات النقل الجوى على ركاب طائراتهم ، والتأمين ضد حوادث العمل ، والتأمين على المسئولية فى ذاتها ، ثم التأمين على جسم الطائرة ... وعلى ما تحملة بطون الطائرات من بضائع ... وهكذا

إلى أن يصل فقيه الطيران أخيراً فى رحلته العلمية إلى ميدان القانون الجنائى الجوى ليعرف القانون الواجب التطبيق على الحوادث أو الأفعال التى تقع على متن الطائرات ، ذلك إلى مخالفات قواعد التنظيم الجوى ، والجزاءات المترتبة على تلك المخالفات . ثم ينتقل الباحث إلى الحرب والطيران المدنى وتأثيرها على نظام المرور الجوى فى فترة توتر العلاقات الدبلوماسية وحق رقابة الدول المتحاربة على النشاط الجوى فى الدول المحايدة وما يتبع هذا الحق من ممارسةاجراءات التفتيش والقبض والغنائم الجوية والقيود التى ترد على حق التجارة . وفى قانون الحرب الجوية ، محاولة الحد من ميدان العمليات ومحاولة التضييق من ضرب بعض الأهداف بالقنابل من الجو .

ذلك بعض ما يمكن أن يقال فى استعراض ما تضمنه الباب الأول من فصول سته على نحو ما قدمنا وما يجب أن يكون عليه كتاب كل قانون وطنى للطيران الحديث .

*
* *

هذا ... واداركا منا لأبرز خصائص قانون الطيران ونعنى بها خاصية أنه قانون ذو لون دولى قاتم يطبع مختلف مسائله وأغلب حلوله ، فهو يشترك فى هذه الخاصية مع القانون البحرى ويفوقه فيها حدة وزيادة ... فالطائرة هى طريق النقل لقطع المسافات الطويلة وكلما ازداد طول الرحلة كلما برزت مزايا الطائرة . وفيما عدا روسيا والولايات المتحدة الأمريكية يمكن القول على وجه اليقين بأن الاطار الاقليمى لكل دولة أخرى يكون بمثابة الحقل الصغير الضيق على نشاط الطائرة وقوة اندافاعها ومثل هذا الاقليم يكاد لا يسمح للطائرة بدوره كاملة من دوراتها التى تتوق اليها لتطفىء من شدة حيويتها وحدة غلوائها .. ففى ساعات قليلة تجتاز الطائرة أسوار بلادها وتتخطى

حدود عشرات من الدول وقد تلهو بربط القارات جميعاً فى أقل من أسبوع واحد ... وهى فى هذه الأثناء تكون خاضعة من غير شك لكل تشريع جوى وطنى تحلق فى سماء اقليمه !!... وفى ذلك كتب عميد كلية الحقوق بجامعة باريس ، العلامة جورج ريبير وهو رئيس لجنة تعديل قانون الطيران الفرنسى منذ عام ١٩٤٧ ، يقول :

« لاحظنا فى مادة قانون الطيران أن الاتفاقية الدبلوماسية هى التى سبقت فى وجودها القانون الوطنى الداخلى . ذلك لأن النقل الجوى ولد فى العالم دفعه واحدة كأنه نقل دولى منذ ولادته » .

" Dans le droit aérien, la Convention diplomatique a précédé la loi interne, car le transport aérien est né d'un seul coup comme transport international "

والطائرة على أقل تشبيه كالباخرة من حيث كونها آلة وصل للعلاقات الدولية والروابط السريعة بين مختلف القارات مما يستتبع إثارة المشاكل القانونية التى يحار فى حلها أقوى مبادىء القانون الدولى العام وأرسخ اصوله وأحكامه . وغنى عن البيان أن بيئة تطور الطيران ومناط تقدم آلات الملاحة الجوية تكاد تكون فى كل مكان متشابهة متجانسة ومن ثم كانت المشاكل والأحداث متماثلة كأنها صورة ناطقة واحدة . وقد خلقت هذه الصفة الدولية لحركة المرور الجوى هيئات ومنظمات وجماعات دولية تشرف عن قرب على نشاط الطيران فى مختلف البقاع .

فالتصديق على هذه الاتفاقيات الدولية يخلق للدول الكبرى المتعاقدة الالتزام بتوكيد تطبيقها على الأقل فى الميدان الدولى الذى هو ميدانها الطبيعى . أما فى الميدان الوطنى الداخلى ، فانه وان كان لكل دولة نظرياً الحرية فى وضع تشريعاتها الداخلية حسبما تراه متفقاً مع مصالحها إلا ان المتاعب التى تصادفها من جراء تطبيق نظام قانونى مزدوج

أو متعارض ، والصعوبات التى تلاقيها عند وزن الحجية التى تكون لروابطها الدولية التى أقرتها ، كل ذلك وغيره يدفعها لزاماً إلى محاولة وضع أو تفصيل تشريعاتها الجوية الداخلية على غرار التشريع الدولى ونعنى به المعاهدة أو الاتفاقية التى تكون قد اشتركت فيها بالتوقيع عليها أو بالانضمام اللاحق اليها ... وقد أخذت هذه الصفة الدولية فى السنوات الأخيرة بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية تطفح على كل تشريع جوى داخلى وبدأت النزعات الوطنية الداخلية تنكمش تسليما من جانب كل دولة بأن تشريع الطيران فيها لم يعد بعد فى صميم نطاق سيادتها التشريعية المستقلة المطلقة بل انه صار أقرب إلى ميدان التدويل منه إلى النطاق الوطنى . ومن الآن فصاعدا يستحيل على أى دولة وحدها أن تصدر قوانيناً جوية فى زهرية مغلقة دون أن تخاطر ، إن هى فعلت ذلك ، بطيرانها ، وتجازف بنشاطها الجوى .. وقد تحقق بالفعل منذ عام ١٩٤٤ مبدأ توحيد قواعد التنظيم الفنى للطيران عن طريق ملاحق شيكاغو الشهيرة . آيه ذلك ماتم فعلا فى شأن الشروط الواجب توافرها فى الطائرات للحصول على شهادة الصلاحية للطيران وكذلك فى شأن شروط تجهيز الطائرة وأهلية رجال الطاقم والملاحة الجوية وماتعلق بحركة المرور فى المطارات وما اتصل بالخدمات الخاصة بالارصاد الجوية والاتصال اللاسلكى وبالاشارات وبفنارات المطارات والخرائط الجوية وقواعد الطيران وبجنسية الطائرات وبقواعد تحقيقات حوادث الطيران وأحكام المعونة والانقاذ . . كل هذه الميادين الفنية أصبحت خاضعة لتنظيم دولى موحد يحاول أن يفرض أمره فى كل فضاء تطير فيه طائرة وفى كل مكان تهبط فيه طائرة تستوى فى ذلك أرض نيويورك ودمشق وباريس والقاهرة والاقصر والخرطوم وكراتشى . . .وقدبدأت موجة التوحيد والتدويل تغزو أيضاً ميدان القواعد التنظيمية الادارية وقواعد المسئولية المدنية وقواعد الاختصاص فى المرافعات وقواعد التأمين والضمان وغيرها . . . وغيرها . . .

نعود الى القول بأنه إدراكا منا لهذه الحقيقة المجردة قدرنا ان لاسبيل الى تعديل أو وضع تشريع جوى مصرى حديث الا على دعائم راسخة من أحكام المعاهدات ومبادىء الاتفاقيات الدولية للطيران . ومن أجل هذا ماكدنا نفرغ من فصول الباب الأول من هذه المجموعة التشريعية حتى عجلنا بحصر جميع المعاهدات والاتفاقيات الدولية وقمنا فورا بنقل أحكامها ونصوصها من اللغتين الفرنسية والانجليزية الى اللغة العربية مع وضعها فى الصياغة القانونية المصرية الجديرة بأهميتها وبمدى نفعها لتشريعنا الجديد بل ولكل تشريع جوى داخلى فى البلاد العربية .

وهكذا جاء الباب الثانى من هذا الكتاب متضمنا أحكام معاهدة شيكاغو للطيران المدنى الدولى التى أعدت فى ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤ وكانت مصر فى مقدمة الدول الموقعة عليها والمصدقة على أحكامها والمنفذة لقواعد ملاحقها ، ثم أحكام الاتفاق الخاص بمرور الخطوط الجوية الدولية المنتظمة وقد وقعته مصر أيضا بشيكاغو فى تاريخ توقيع المعاهدة ، ثم أحكام اتفاق النقل الجوى الدولى ويسمى باتفاق الحريات الخمس وهو مالم توقعه مصر ولم تنضم اليه موثرة عليه اتباع نظام عقد الاتفاقات الثنائية للنقل الجوى الدولى المنتظم بينها وبين كل دولة أجنبية على حدتها . . . ثم أحكام بروتوكول مونتريال الخاص بتعديل معاهدة الطيران المدنى الدولى وقد وقعته مصر وصدقت عليه فى عام ١٩٤٩ ، يلى ذلك أحكام اتفاقية روما الدولية للتعويض عن الأضرار التى تحدثها الطائرات الأجنبية على سطح الأرض وقد وقعتها مصر بمدينة روما فى ٧ من أكتوبر سنة ١٩٥٢ وأصدرت القانون رقم ٣٩٦ لسنة ١٩٥٣ بالتصديق عليها وكانت مصر أول دولة أودعت وثائق التصديق بشأنها مكتب المنظمة الدولية للطيران بأمريكا تمهيداً لأعمال أحكامها وتطبيق مبادئها القيمة . . . يلى ذلك أحكام اتفاقية فارسوفى للنقل الجوى الدولى الموقعة فى ١٢ أكتوبر سنة ١٩٢٩ وقد انضمت اليها منذ ذلك التاريخ

حتى اليوم مايزيد على الثمانين دولة ليست مصر مع الأسف الشديد حتى اليوم من بينها ، كما لم تشترك مصر اشتراكا فعليا فى بروتوكول « ريودجانيرو » الذى أعدته اللجنة القانونية الدولية للطيران فى دورتها التاسعة خلال أغسطس سنة ١٩٥٣ لتعديل اتفاقية فارسوفى للنقل الجوى.

ثم أحكام مشروع معاهدة الطيران المدنى بين دول الجامعة العربية وهو مشروع عاليه الذى وضعت مبادئه فى لبنان سنة ١٩٤٦ — ثم أحكام اتفاقية باريس الدولية للملاحة الجوية والتى وقعتها الدول الأوربية فى ١٣ أكتوبر سنة ١٩١٩ — ثم أحكام اتفاقية الحجز التحفظى على الطائرات وهى الموقعة فى مدينة روما بتاريخ ٢٩ مايو سنة ١٩٣٣ ولم تشترك فيها مصر حتى اليوم — ثم أحكام اتفاقية المعونة والانقاذ للطائرات وهى الموقعة فى بروكسل بتاريخ ٢٩ سبتمبر سنة ١٩٣٨ ولم توقعها مصر حتى اليوم — ثم أحكام اتفاقية الاعتراف بالحقوق المرتبة على الطائرات وهى الموقعة فى جنيف بتاريخ ١٩ يونيه سنة ١٩٤٨ ولم توقعها مصر أيضا حتى اليوم — ثم أحكام اتفاقية المساعدات الفنية الموقعة فى مارس سنة ١٩٥٢ وقد انضمت اليها مصر وأفادت من أحكامها — ثم أحكام اتفاق تحديد المزايا والحصانات بين هيئة الطيران المدنى الدولى والحكومة المصرية وقد وقع بالقاهرة فى أغسطس سنة ١٩٥٣ — ثم أحكام المعاهدات الصحية للملاحة الجوية فى لاهاى سنة ١٩٣٣ وفى جنيف سنة ١٩٥١ وقد اشتركت مصر فى كل منها وطبقت بالفعل أحكامها... بذلك نكون قد جمعنا فى باب واحد هو الباب الثانى من هذا الكتاب نصوص جميع المعاهدات والاتفاقيات الدولية للطيران وهى كما قدمنا الأساس القوى الذى يرتكز عليه صرح التشريع الجديد..

وحرصا منا على أن تجىء هذه المجموعة المصرية لتشريعات الطيران جامعة لكل مستند أو وثيقة تفيد التشريع رأينا ان نفرد الباب الثالث من الكتاب لاحصاء أحكام جميع الاتفاقات الثنائية للنقل الجوى الدولى

المنتظم التى عقدتها مصر على انفراد مع حكومات كل من الدول الأجنبية مبتدئة بالولايات المتحدة الأمريكية سنة ١٩٤٦ ومنتهية بحكومة الجمهورية السورية فى أكتوبر سنة ١٩٥٢ وقد تجاوزت هذه الاتفاقات حتى اليوم العشرين اتفاقاً . . لها قدرها فى النطاق التجارى الدولى .

لم نقنع فى البابين الثانى والثالث بنشر أحكام المعاهدات والاتفاقات الثنائية مقتصرين على ترجمتها وصياغتها بل حرصنا على ان نعلق على كل معاهدة واتفاقية فى بحث خاص تجاوز فى بعض المعاهدات عشرات الصفحات شارحين لأحكامها معلقين على نصوصها ، معقبين على قضاء المحاكم الدولية التى طبقت حكماً من أحكامها أو مبدأ من مبادئها مستعرضين وجهات نظر أعلم فقهاء قانون الطيران فى الجامعات الأجنبية معززين الرأى الذى يتفق وصالح مصر مبينين المدى الذى يفيد منه تشريعنا الجوى الجديد .

ولكى نمكن الشارع من الالمام بتشريعات الطيران فى مختلف الدول الأجنبية رأينا ان نزود هذه المجموعة فى ختام صفحاتها ببيان موجز عن ماهية وتاريخ تلك التشريعات وقد بلغت الخمسين تشريعاً وطنياً ، دخل الكثير منها مرحلة التعديل وفقاً لمبادىء أحدث المعاهدات الدولية شأنها فى ذلك شأن مصر هذه الأيام . ويسرنى أن أسجل انه منذ بدىء هذه المهمة طلبت الى حكومات كل من الدول الأجنبية ان تتفضل بموافاتنا بصورة من تشريعها الجوى ومذكراته التفسيرية لتكون تحت بصرنا فى درسنا التشريعى المقارن وقد تفضل الكثير من الحكومات مشكوراً بتحقيق الرجاء .

وتوفيراً لأقصى أسباب النجح وعوامل التوفيق لاعداد التشريع الجديد رأيت ان أحصر فى آخر صفحات هذه المجموعة أهم المراجع الدولية والأجنبية فى كتب فقه قانون الطيران باللغتين الفرنسية والانجليزية

وقد بلغ عدد تلك المراجع مايقرب من الثلاثمائة مرجعاً مع الاشارة الى أهم المقالات والأبحاث القانونية والعلمية التى دبجتها أقلام أساتذة هذه المادة ورجال القضاء والتشريع فيها من مختلف الجنسيات وهى مقالات منشورة فى أهم مجلات القانون الدولى العام والخاص والطيران مع ذكر أرقامها وصفحاتها على وجه من الدقة فى البيان والتفصيل ..

ولما كانت الدول الأجنبية ومنظمات الطيران الدولية وفى مقدمتها اللجنة القانونية الدولية لشئون الطيران ، تلك الهيئة العلمية القانونية التى تشرع المعاهدات وتصيغ الاتفاقيات الدولية وتوصى بما يجدر اتباعه من مبادىء فى التشريعات الوطنية المعدلة ، حريصة على أن تتعرف الى المدى الذى وصلت اليه بلادنا فى هذا المضمار ، رأيت لزاماً على أن أصدر نسخة كاملة من هذه المجموعة باللغة الفرنسية وبعض وثائقها بالانجليزية بلغت فى جملتها التسعمائة صفحة قامت بطبعها أيضا المطبعة الأميرية وتصدر فى تاريخ صدور هذه المجموعة العربية جنباً الى جنب . . . لتكون فى متناول تلك الهيئات الرسمية الدولية ، ومصالح الطيران فى الدول الأجنبية ومؤسسات النقل الجوى من مختلف الجنسيات وخاصة تلك التى تطرق طائراتها سماء وادى النيل فتخضع فى ملاحتها لقوانين هذه البلاد ولوائحها . . .

بذلك نكون قد انتهينا بحمد الله فى شهور معدودات من الخطوة الأولى فى سبيل أداء مهمتنا وبدأنا بعون الله فى الوقت ذاته إعداد مشروع قانون الطيران المصرى الحديث فقطعنا منه حتى اليوم شوطاً كبيراً .

مصر فى أول يونيه سنه ١٩٥٤

الدكتور ضياء الدين صالح
المستشار بادارة قضايا الحكومة
ومندوب مصر الدائم فى اللجنة القانونية الدولية للطيران
والمنتدب لتدريس قانون الطيران بكلية الحقوق
والمكلف بوضع التشريع الجوى الحديث

القانون رقم ٣١١ لسنة ١٩٥٣

بشأن تعديل بعض العبارات فى التشريعات القائمة

باسم الأمة

رئيس الجمهورية

بعد الاطلاع على الاعلان الدستورى الصادر فى ١٠ من فبراير سنة ١٩٥٣ من القائد العام للقوات المسلحة وقائد ثورة الجيش .

وعلى الاعلان الدستورى الصادر فى ١٨ من يونية سنة ١٩٥٣ .

وعلى ما ارتآه مجلس الدولة .

وبناء على ما عرضه رئيس مجلس الوزراء وموافقة رأى ذلك المجلس .

اصدر القانون الآتى

المادة الأولى — تحذف من القوانين والمراسيم بقوانين والمراسيم وغيرها من التشريعات القائمة عبارات :

حضرة صاحب الجلالة الملك « وقوات » حضرة صاحب الجلالة الملك « وبلاد » حضرة صاحب الجلالة الملك « وخدمة » حضرة صاحب الجلالة الملك « وحكومة » حضرة صاحب الجلالة الملك « وكلمة » الملكى ويستعاض عنها بالتوالى لعبارات :

« رئيس الجمهورية » و « القوات المسلحة » و « القوات العسكرية » و «البلاد المصرية » و« الخدمة العسكرية »و« الحكومة » وكلمة «الجمهورى»

المادة الثانية — على الوزراء كل فيما يخصه تنفيذ هذا القانون ويعمل به من وقت اعلان النظام الجمهورى .[1]

صدر بقصر الجمهورية فى ١٤ شوال ١٣٧٢ (٢٥ يونيه سنة ١٩٥٣) .

محمد نجيب

---

(١) صدر أمر رقم ٦٨ لسنة ١٩٥٢ بالغاء الرتب المدنية فى مصر منشور بالوقائع المصرية العدد ١١٧ فى ٢ أغسطس سنة ١٩٥٢ .

مذكرة إيضاحية

للقانون رقم ٣١١ لسنة ١٩٥٣

أعلن مجلس قيادة الثورة فى ١٨ يونيه سنة ١٩٥٣ النظام الجمهورى فى مصر ، وقد اقتضى الأمر ضرورة إعادة النظر فى التشريعات القائمة لتعديل بعض العبارات التى تتضمنها وتتنافى مع الوضع الجديد .

وقد أعدت رئاسة مجلس الوزراء مشروع قانون نص فى مادته الأولى على حذف عبارات « حضرة صاحب الجلالة الملك » و « قوات حضرة صاحب الجلالة الملك » « بلاد حضرة صاحب الجلالة الملك » و « خدمة حضرة صاحب الجلالة الملك » و « حكومة حضرة صاحب الجلالة الملك » وكلمة « الملكى » من التشريعات الحالية والاستعاضة عنها بالتوالى بعبارات « رئيس الجمهورية » و « القوات المسلحة » « أو » « القوات العسكرية » حسب الحال و « البلاد المصرية » و « الخدمة العسكرية » و « الحكومة » وكلمة « الجمهورية » . ونص فى مادته الثانية على أن يسرى القانون من وقت إعلان النظام الجمهورى .

وقد عرض هذا المشروع على مجلس الدولة فأقره بالصيغة المرافقة .

ويتقدم رئيس مجلس الوزراء بعرض مشروع القانون المرافق على مجلس الوزراء بالصيغة التى أقرها مجلس الدولة رجاء الموافقة عليه واستصداره .

رئيس مجلس الوزراء

الباب الأول

فى تشريعات الطيران الوطنية

(الداخلية)

١٩٢٠ — ١٩٥٣

LES LEGISLATIONS NATIONALES

1920 - 1953

الفصل الأول

فى الملاحة الجوية

LA NAVIGATION AERIENNE

Air Navigation

باسم الله

قانون نمرة ١٩ لسنة ١٩٢٠

باحتكار الحكومة للطارات (١)

نحن . . .

بناء على ماعرضه علينا وزير المواصلات ، وبعد موافقة رأى مجلس الوزراء .

رسمنا بما هو آت :

مادة ١ — يكون إنشاء المطارات فى القطر المصرى احتكاراً للحكومة.

ولا يجوز إنشاء أو اعداد أى أرض لقيام أو نزول الطيارات إلا بمعرفة الحكومة أو بإذن منها .

مادة ٢ — على وزير المواصلات تنفيذ هذا القانون الذى يعمل به من تاريخ نشره بالجريدة الرسمية .

صدر بسراى عابدين فى ٤ رجب سنة ١٣٣٨ (٢٤ مارس سنة ١٩٢٠)

بأمر الحضرة السلطانية

وزير المواصلات	رئيس مجلس الوزراء
احمد زيور	يوسف وهبه

نشر بالوقائع المصرية العدد ٢٨ الصادر فى ٢٩ مارس سنة ١٩٢٠

(١) نظمت اتفاقية شيكاغو الموقعة سنة ١٩٤٤ والتى أصبحت منذ سنة ١٩٤٧ تشريعا مصريا داخليا وكذلك ملحقها رقم ١٤ موضوع المطارات من الناحية الفنية والعملية .

راجع قانون الطيران بومون طبعه سنة ١٩٥١ صفحة ٥٠٩ الى ٥٢٢

راجع أيضا الباب الخامس عشر المواد ٦٨ و ٧٦ من اتفاقية شيكاغو .

وزارة المواصلات

قرار وزارى رقم ٧٢ لسنة ١٩٣٢

خاص بالشروط والاجراءات اللازمة لمنح إجازة لقيادة الطيارات الخاصة البرية والمائية غير المستعملة للنقل العام أو للأعمال الهوائية

وزير المواصلات :

نظرا لأنه يتعين إصدار تعليمات موقتة لمنح إجازة قيادة الطيارات الخاصة ريثما يصدر قانون الملاحة الهوائية .

قرر :

مادة ١ — (ا) يجب أن يكون الطيار الذى يتولى قيادة طيارة مقيدة بالسجل المصرى حائزا لأجازة صادرة أو معتمدة من السلطة المصرية المختصة .

(ب) إجراءات وشروط منح وتجديد الأجازة المصرية لقيادة الطيارات الخاصة واعتماد الأجازات الصادرة من السلطات المختصة فى البلاد الأجنبية يبينها هذا القرار.

مادة ٢ — إذا كان طالب الإجازة المصرية لقيادة الطيارات الخاصة حاملا لإجازة معادلة صادرة من السلطة المختصة فى دولة أجنبية وسارية المفعول وقت تقديم الطلب أو كان فى وسعه تقديم أدلة

---

(١) لم ينشر هذا القرار فى الوقائع المصرية وإنما جاء نصه فى رسالة الدكتوراه للمرحوم الدكتور أحمد فهمى بحيرى المستشار وموضوعها :

ضبط الملاحة الهوائية سنة ١٩٣٨ صفحة ٩٣

وقد كان هـذا القرار الوزارى مؤقتا لحين صدور المرسوم قانون الملاحة الجوية سنة ١٩٣٥ ثم توقف العمل باحكامه من ذلك التاريخ . (ألفى)

مقنعة على كفاءته أو مؤهلات أخرى فلوزير المواصلات حق إعفائه مما يراه من الامتحانات والاختبارات المقررة بعد لمنح الإجازة المصرية .

وفى هذه الحالة تخفض الرسوم المقررة لهذه الامتحانات والاختبارات إلى الحد الذى يراه الوزير مناسبا حسب الأحوال .

مادة ٣ — لوزير المواصلات الحق فى اعتماد الإجازة الصادرة من السلطة المختصة فى دولة أجنبية والتى تكون سارية المفعول عند تقديمها وهذا الاعتماد بالشروط والقيود والمدة التى يقررها .

ويجوز لحامل هذه الإجازة المعتمدة أن يقود الطيارات الخاصة المبين طرازها فى الاعتماد أثناء المدة المصرح بها فيه وطبقا للشروط المقررة به .

مادة ٤ — (ا) لوزير المواصلات حق إيقاف أو سحب أى اجازة ممنوحة منه . كما أن له الحق فى إيقاف أو إلغاء أى اعتماد لإجازة أجنبية صادرة منه بمقتضى هذا القرار .

(ب) على حامل الإجازة الموقوفة أو المسحوبة تسليمها حالا للوزير .

مادة ٥ — الشروط العامة :

(١) لا تمنح إجازة قيادة الطيارات الخاصة لمن يقل سنه عن ١٧ سنة .

(٢) يجب على طالب إجازة قيادة الطيارات الخاصة .

(ا) أن ينجح فى الكشف الطبى .

(ب) أن يقدم دليلا كافيا على تعلمه الطيران وممارسته له من مدة قريبة

(ج) أن يقدم دليلا على كفايته فى الطيران .

(د) أن ينجح فى الامتحان الفنى .

مادة ٦ — اجراءات تقديم الطلب :

(١) يقدم طلب الحصول على إجازة لقيادة الطيارات الخاصة إلى مدير عام الطيران (قسم الطيران المدنى) بوزارة المواصلات بالقاهرة على الاستمارة ط.م. ٦ المعدة لهذا الغرض .

(٢) يجب أن يرفق بالطلب :

(ا) صورة رسمية لشهادة الميلاد أو أى مستند آخر يدل على أن الطالب بلغ سن السابعة عشر ويقره وزير المواصلات.

(ب) الشهادة المطلوبة فى الفقرة الثانية من المادة الثامنة من هذا القرار.

(ج) ثلاث صور شمسية للطالب (غير ملصقة على ورق مقوى) يظهر فيها الوجه بأكمله بلا غطاء على الرأس ويجب ألا يقل حجم صورة الرأس عن سنتيمتر واحد .

(د) مبلغ يشمل الرسوم المقررة الآتية :

١ — ١٠٠ قرش للكشف الطبي الرسمى.

٢ — ١٠٠ قرش لاختبار الطيران الرسمى.

٣ — ٢٥ قرشا للامتحان الفنى الرسمى .

٤ — ٢٥ قرشا ثمن الأجازة .

مادة ٧ — الكشف الطبي :

ملاحظة هامة :

من صالح كل راغب فى تعلم الطيران للحصول على إجازة لقيادة الطيارات الخاصة أن يقدم نفسه للكشف الطبي الرسمى للتأكد من لياقته للطيران قبل شروعه فى تعلمه:

١ — (ا) يكلف الطالب بأن يقدم نفسه للكشف عليه طبيا أمام القومسيون الطبي العام بالقاهرة .

(ب) تقدم الطلبات الخاصة بذلك إلى مصلحة الطيران المدنى. وهذه تخطر الطالب مقدما بالتاريخ المعين لتقديم نفسه للكشف عليه طبيا أمام القومسيون الطبي العام .

٢ ـ يكون الكشف الطبي مبنيا على لياقة الطالب من الناحيتين العقلية والبدنية :

(ا) ويطلب منه تقديم بيان كتابى بإمضائه مبين فيه تاريخ حياته الشخصى .

وتاريخ حياة أسرته من الوجهة الصحية وخاصة من الناحية العقلية منها . ويشترط فى هذا البيان أن يكون مرضيا ومقنعا للقومسيون .

(ب) الفحص الجراحى ـ يشترط فى الطالب أن يكون خاليا من الجروح والإصابات ولايكون قد عملت له عمليات جراحية ولايكون مصابا بعاهات خلقية أومكتسبة مما يعوقه عن القيام بعمله كطيار فى الظروف الاعتيادية ويجب فحص البطن وأحشائها بالجس وخاصة مواضع فتحة البواب والمثانة والاثنى عشر والزائدة الدودية . فاذا اتضح أن هذه المواضع تحوى أوراما أو أن المريض يتألم من جسها فيتحتم وقتئذ فحصها بالمنظار والأشعة تكملة للكشف الطبي . وكل عمليات جراحية بالقنوات الصفراوية أو الهضمية (ماعدا التهاب الزائدة الدودية التى يتطلب استئصالها جزئيا أوكليا أوتحويل بعض هذه الأعضاء وكذا الاصابات التشريحية فى جدار أى جزء من القناة الهضمية والضيق فى مجراها ووجود حصوات أوأجسام غريبة بها كذلك كل اصابة برتوانية . كل هذه الحالات إذا ثبت وجودها بالفحص الاكلينيكى أو البكتريولوجى تجعل الطالب غير

لائق لأن يكون طياراً . ويستثنى من ذلك الحالات الجراحية التى مضى عليها سنتان والتى أصبحت غير مسببة لأى إعاقة فجائية أثناء الطيران . ويستثنى أيضا حالات الانسدادالتقلصى غير المصحوبة بأعراض مرضية أخرى وكذلك سـقوط الامعاء المقاوم بجدار بطنى قوى العضلات . فان هذهالحالات لاتمنع الطالب من الحصول على إجازة قيادة الطيارات الخاصة.

أما أمراض الكبد (ويدخل فى ذلك المجارى الصفراوية أيضا) والبانكرياس التى تتطلب فى بعض الأحوال عمل مباحث فى المعامل والاستعانة بالفحص بالأشعة وكذا فحص الدم والبول فمثل هذه الأحوال تمنع الطالب من الطيران إذاثبت بواسطتها وجود حصوات أو أورام أو إصابات تعوق باستمرار هذه الأعضاء من القيام بوظائفها .

(ج) الفحص الطبى العام — يشترط فى جسم الطالب أن يكون خاليا من أى مرض أو عاهة تسبب له إعاقة فجائية أثناء طيرانه . ويحتم فيه أن يكون قلبه ورئتاه ومجموعه العصبى سليمة قادرة على تحمل مؤثرات الطقس فى المناطق العالية . ويجب أن يكون جسمه خاليا من مرض الكلى وأعراض الزهرى الاكلينيكية وأمراض القلب .

(د) فحص النظر — يشترط ألا تقل حدة أبصار الطالب لكل عين عن ٨٠٪ من الطبيعى وذلك بعدسات أو بدونها حسبماتقتضيه حالته وهذه النسبة تعادل انكسار فى زاوية الضوء يقدر بـ ٥ درجات ويسمح للطالب بالطيران أيضا إذا حاز ٩٠٪ من حدة الأبصار الطبيعية بإحدى عينيه و٧٠٪ بالأخرى وتقاس حدة الأبصار بواسطة اللوحات المعتادة تحت الضوء

الشديد بكيفية لاتمكن الضوء من الانعكاس المباشر فى عينى الطالب .

ويشترط فى عينى الطالب أن يكونا طبيعيتين من حيث انسجامهما(Binocular Vision)وموزانتهما(Ocular Poise) وميدان النظر وتمييز الألوان .

(ﻫ) فحص السمع — يشترط فى الأذنين الوسطيين أن تكونا سليمتين . أما حدة السمع فيجب ألاتقل عن درجة سماع الهمس على بعد متر من كل أذن . ويتحتم أن يكون الجهاز الدهليزى سليما غير متزايد الحساسية ومتساوى فى الكفاءة فى الأذنين .

(و) فحص الأنف والحلق والفم — يشترط فى الطالب أن يكون حائزاً على مجارى هوائية سالكة فى الجهتين .

٣ — كل طالب رسب فى الكشف الطبى الأول لإصابته بعاهة غير مستديمة يجوز له بعد موافقة القومسيون الطبى العام أن يقدم نفسه لإعادة الكشف عليه بعد مضى المدة التى يحددها القومسيون المذكور .

مادة ٨ — تعلم الطيران وممارسته من وقت قريب :

(١) على الطالب أن يقدم الدليل على مايأتى :

(ا) انه أتم تعلم الطيران بمدرسة طيران معترف بها على يد معلم مختص وأنه قد حصل كطيار على كفاءة تمكنه من تأدية اختبارات الطيران العملية المنصوص عليها فى المادة ٩ من هذا القرار .

(ب) أنه طار بمفرده بمدرسة طيران معترف بها مدة لاتقل عن ثلاث ساعات خلال الثلاثة الأشهر السابقة مباشرة لتاريخ تقديم الطلب .

(٢) يكون الدليل المطلوب عادة عبارة عن شهادة موقع عليها من معلم طيران مختص بمدرسة الطيران التى تعلم الطالب فيها الطيران .

مادة ٩ — أدلة الكفاءة :

(١) على الطالب أن يودى بنجاح أمام ممتحن رسمى يعينه وزير المواصلات اختبارات الطيران العملية الآتى بيانها فى مدة لاتزيد على شهر واحد .

يؤدى الاختبار العام للطيران أولا — وتكون تأدية الاختبارات الأخرى على أى ترتيب كان . ويجوز تأدية أى اختبار مرتين خلال مدة اختبار الطيران الرسمى وتؤدى الاختبارات على طيارة يقدمها الطالب.

ملاحظة : يؤدى الطالب جميع الاختبارات طائراً بمفرده بحضور الممتحن الرسمى.

(ا) الاختبار العام للطيران :

على الطالب أن يقوم بطيران لمدة ربع ساعة يؤدى أثناءها الحركات التى يأمر بها الممتحن الرسمى والتى تشمل الهبوط مرتين على المطار أو المكان المعد للهبوط مع إيقاف المحركات والوقوف بالطيارة فى كل مرة على بعد لايزيد على ١٥٠ متراً من نقطة يكون قد حددها الممتحن الرسمى لهذا الاختبار مقدما .

(ب) اختبار الارتفاع والانحدار :

على الطالب أن يؤدى طيرانا ينتهى بانحدار مع إيقاف المحركات على ارتفاع لايقل عن ٦٠٠ متر عن أرض المطار أو المكان المعد للهبوط .

ويكون الهبوط بدون إعادة تشغيل المحركات أو المحرك على بعد لايزيد على ١٥٠ متراً من نقطة يكون قد حددها الممتحن الرسمى لهذا الاختبار مقدما .

(ج) اختبار المهارة :

على الطالب أن يودى طيرانا لايتخلله هبوط حول عمودين أو (شمندورتين) يبعد أحدهما عن الآخر بمسافة ٥٠٠ متر يقوم فى أثنائه الطالب بعمل خمس دورات على شكل S على أن تكون كل دورة حول أحد العمودين وعلى ارتفاع لايزيد على ٢٠٠ متر من سطح الأرض أو (الماء) دون أن يلمسها .

ويكون الهبوط :

(أولا) بإيقاف المحركات أو المحرك بمجرد مساس الطيارة بالأرض أو (الماء) على الأكثر.

(ثانيا) بايقاف الطيارة على مسافة لاتزيد على ٥٠ مترا من نقطة يحددها الطالب قبل بدئه فى الطيران .

(د) اختبار السياحة الهوائية :

على الطالب أن يطير منفردا على ارتفاع ثابت لايتغير قدره ٥٠٠ متر ويكون اتجاه سيره فوق طريق مثلث لايقل مجموع طول أضلاعه عن ٥٠ كيلومتر وتعين نقط رؤوس هذا المثلث للطالب قبل شروعه فى الطيران مباشرة .

(٢) اختبارات أخرى لطيارى الطيارات المائية :

يجب على طالب إجازة قيادة الطيارات الخاصة المائية أن يقدم علاوة على الاختبارات السابقة دليلا عمليا يقنع الممتحن الرسمى بقدرته

على تحريك الطيارة على الماء وربطها بشمندوة الرسو أو حلها منها والقاء ورفع الخطاف والوصول إلى جانب الطيارة المائية بقارب صغير أو قطرها بحبل .

مادة ١٠ — الامتحان الفنى :

١ — على الطالب أن يؤدى بنجاح امتحانا فى المواد الآتية :

(ا) القواعد الخاصة بالأنوار والعلامات النهارية والإشارات والقواعد العامة للمرور الهوائى والقواعد الخاصة بالمرور الهوائى فى المطارات أو بالقرب منها الواردة بالمعاهدة الدولية المبرمة فى ١٣ أكتوبر سنة ١٩١٩ الخاصة بالملاحة الهوائية .

(ب) التشريع الهوائى الدولى — معلومات عملية .

(ج) واجبات ومسئوليات الطيار كما هو مبين بالمعاهدة الدولية وبما يصدره قسم الطيران المدنى من التعليمات .

٢ — وفضلا عن هذا فعلى طالب إجازة قيادة الطيارات الخاصة المائية أن يؤدى بنجاح امتحانا فى قواعد اتقاء التصادم فى البحر واستعمال وسائل النجاة وأشارات الخطر .

مادة ١١ — شروط منح الإجازة :

١ — (ا) اجازة قيادة الطيارات الخاصة تخول حاملها قيادة الطيارات المبين طرازها بالصفحة رقم ٢ من إجازته دون غيرها .

(ب) إذا أراد حامل إجازة قيادة الطيارات الخاصة إضافة طيارات من طراز غير المبين بإجازته فعليه أن يقدم مايثبت قدرته على قيادتها .

٢ – (ا) لايجوز لحامل إجازة قيادة الطيارات الخاصة أن يستصحب معه بالطيارة أى راكب إلا بعد أن يحصل من السلطة المختصة التى أصدرت الإجازة على الإذن الوارد بالصفحة رقم ٤ منها وللحصول على هذا الإذن يجب على حامل الأجازة إثبات أهليته لحمل الركاب .

(ب) على أنه لايجوز لحامل الأجازة الحاصل على الإذن المذكور أن يحمل إلا ركابا من خاصته وليس له أن يحمل ركابا مقابل أجر أو مكافأة .

٣ – تبقى الأجازة فى حيازة حاملها الشخصية وعليه تقديمها للتفتيش كلما طلب منه ذلك شخص مختص .

مادة ١٢ – مدة سريان مفعول الاجازة :

١ – يسرى مفعول إجازة الطيار الخاص لمدة ١٢ شهرا من تاريخ إصدارها المبين بها .

أما فى حالة إصابة حامل الأجازة بمرض شديد أو حصول حادث له فيوقف مفعول الرخصة من تلقاء نفسه حتى يعاد فحصه طبيا وتثبت اياقتـه .

٢ – (ا) يجب على حامل الأجازة الذى يصاب بمرض شديد أو بوقوع حادث آن يبلغ ذلك فورا القسم الطيران المدنى وأن يمتنع من الطيران حتى يعاد الكشف الطبى عليه .

(ب) ويقوم قسم الطيران المدنى باتخاذ اللازم لاعادة الكشف الطبى الذى يوقع طبقا للاجراءات المنصوص عليها فى المادة ١٥ من هذا القرار الخاصة بتجديد أجازات قيادة الطيارات الخاصة .

مادة ١٣ ـ تجديد الاجازة :

ملاحظة خاصة : يجدر بحامل الأجازة ـ وهذا لصالحه الخاص ـ إذا عزم على مغادرة القطر المصرى قبل انتهاء مدة سريان مفعول إجازته بوقت قصير أن يحصل على تجديد لتلك الأجازة قبل سفره .

يجب على طالب تجديد اجازة قيادة الطيارات الخاصة أن :

(ا) يعاد الكشف الطبى عليه .

(ب) يقدم دليلا كافيا على ممارسته للطيران من وقت قريب.

(ج) يثبت كفاءته .

(د) يقدم دليلا على المامه بأحدث المعلومات الفنية .

مادة ١٤ ـ اجراءات تقديم الطلب :

١ ـ (ا) يقدم طلب تجديد الأجازة من حاملها إلى مدير عام الطيران (قسم الطيران المدنى) بوزارة المواصلات بالقاهرة على الاستمارة الخاصة المعدة لذلك .

(ب) يجب أن يصل الطلب إلى قسم الطيران المدنى قبل انتهاء مدة سريان الأجازة بخمسة عشر يوماً على الأقل .

٢ ـ يجب أن يرفق الطلب بما يأتى :

(ا) الاقرارات المصدق عليها والمبينة بالمادتين ١٦ و١٨ من هذا القرار.

(ب) مبلغ يشمل الرسوم المقررة الآتية :

أولا — ٥٠ قرش لاعادة الكشف الطبي.

ثانيا — ٢٥ قرش لتجديد الإجازة .

مادة ١٥ — اعادة الكشف الطبي :

(١) أولا — على الطالب أن يقدم نفسه لاعادة الكشف الطبي عليه أمام أحد القومسيونات الطبية الآتية حسب اختياره :

(ا) القومسيون الطبي العام بالقاهرة .

(ب) القومسيون الطبي المحلي بالاسكندرية .

(ج) القومسيون الطبي المحلي بأسيوط .

ثانيا — يقوم قسم الطيران المدني باتخاذ اللازم لتوقيع هذا الكشف الطبي ويخطر طالب التجديد مقدماً من الموعد الذي يجب أن يقدم نفسه فيه للكشف .

(٢) (ا) يرسل كل من القومسيون الطبي المحلي بالاسكندرية ، وأسيوط نتائج كل كشف طبي إلى القومسيون الطبي العام بالقاهرة للاعتماد وهذا يبلغه لقسم الطيران المدني .

(ب) إذا لم يقتنع القومسيون الطبي العام بالقاهرة بنتيجة كشف القومسيون الطبي المحلي فيجوز له تكليف الطالب بتقديم نفسه إليه لاعادة الكشف عليه بالقاهرة .

(٣) إذا لم ينجح الطالب عند إعادة الكشف عليه طبياً نظرا لعيب بدني غير دائم فيجوز للقومسيون الطبي العام السماح له بالتقدم لكشف من جديد بعد مرور المدة التي يقررها القومسيون.

(٤) (ا) إذا انتهت مدة سريان الأجازة وكان حاملها خارج القطر فعليه إخطار أقرب مفوضية أو قنصلية مصرية وهى تقوم بفعل اللازم للكشف عليه طبيا بمعرفة هيئة طبية مختصة فى البلد الأجنبى الذى يكون به حامل الأجازة فى ذلك الوقت .

(ب) يجب على حامل الأجازة بمجرد عودته إلى القطر المصرى أن يخطر قسم الطيران المدنى وعليه أن يقدم نفسه لإعادة الكشف الطبى عليه أمام أحد القومسيونات الطبية المبينة بالفقرة (١) من هذه المادة إذا رأى القومسيون الطبى العام ضرورة لذلك .

مادة ١٦ — ممارسة الطيران من وقت قريب :

(١) على الطالب أن يقدم دليلا كافيا على ممارسة الطيران من وقت قريب .

(٢) يكون إثبات ذلك عادة بمستخرج من سجل الطيار مصدق عليه من الطالب ومبين به عدد الساعات التى طارها بمفرده فى مدى الستة الأشهر السابقة مباشرة على تاريخ الطلب وكذا طراز الطيارات التى قادها فى تلك المدة .

(٣) فى حالة وجود حامل الأجازة خارج القطر المصرى عند انتهاء مدة سريانها فيجب عليه أن يقدم الدليل على ممارسة الطيران من وقت قريب المطلوب فى الفقرة السابقة إلى أقرب مفوضية أو قنصلية مصرية وهى تقوم بأخطار قسم الطيران المدنى بالقاهرة ويبلغ قسم الطيران المدنى المفوضية أو القنصلية التعليمات اللازمة بشأن تجديد الأجازة .

مادة ١٧ — أدلة الكفاءة :

إذا لم يعتبر الدليل المقدم من الطالب على ممارسة الطيران من وقت قريب كافيا فيجب عليه أن يؤدى الاختبار المنصوص عليه فى المادة ٩ فقرة (١) (ا) من هذا القرار.

مادة ١٨ — المعلومات الفنية :

على الطالب أن يقدم قرار مصدقا عليه بأنه عالم بكل ماقديكون أدخل من التعديلات والزيادات على المواد الوارد ذكرها فى المادة العاشرة من هذا القرار من بعد حصوله على الأجازة أو من بعد آخر تجديد لها ويصدق على توقيعه على الاقرار من جهة الاختصاص ويجوز زيادة على ذلك أن يكلف الطالب بتمضية امتحان فى هذه المواد .

مادة ١٩ — مدة سريان وشروط تجديد الاجازة :

فيما عدا الأحوال التى يصدر فيها وزير المواصلات قرارات خاصة تكون أجازة قيادة الطيارات الخاصة سارية المفعول لمدة اثنى عشر شهراً من تاريخ التجديد المبين بها وفى حدود الشروط الواردة بالمادة ١١ من هذا القرار ومع عدم الاخلال بالأحكام التى تقررها المادة ١٢ بشأن المرض الخطير أو حدوث حادث سبب اصابة الطالب .

مادة ٢٠ — على حضرة صاحب العزة وكيل وزارة المواصلات تنفيذ قرارنا هذا ويعمل به من تاريخ صدوره .

صدر فى ١٣/٩/١٩٣٢

وزير المواصلات

(توفيق دوس)

ملاحظة : يبدو أن نصوص هـذا القرار الوزارى مستقاة من أحكام اتفاقية باريس سنة ١٩١٩ للملاحة الجوية . ويراعى أن سنة ١٩٣٢ كانت بدء نشاط الطيران فى مصر بعد قرار مجلس الوزراء فى ٣١ ديسمبر سنة ١٩٣١ بالترخيص لشركة مصر بممارسة نشاط الطيران فى البلاد المصرية . (ض . ص)

مرسوم بقانون رقم ٥٧ لسنة ١٩٣٥
بشأن الملاحة الجوية[1]

نحن ....

بعد الاطلاع على أمرنا رقم ٦٧ لسنة ١٩٣٤

وبناء على ما عرضه علينا وزير المواصلات ، وموافقة رأى مجلس الوزراء .

رسمنا بما هو آت :

مادة ١ — للدولة كامل السيادة المطلقة على الفضاء الجوى الذى يعلو أراضيها .

وتشمل كلمة « أراضى » المياه الأقليمية المجاورة .

مادة ٢ — تنظم الملاحة الجوية بمراسيم .

مادة ٣ — على وزير المواصلات تنفيذ هذا المرسوم بقانون ويعمل به من تاريخ نشره بالجريدة الرسمية .

نأمر بأن يبصم هذا المرسوم بقانون بخاتم الدولة وأن ينشر فى الجريدة الرسمية وينفذ كقانون من قوانين الدولة .

صدر بسراى القبة فى ٢٠ صفر سنة ١٣٥٤ (٢٣ مايو سنة ١٩٣٥)

بأمر حضرة صاحب الجلالة
رئيس مجلس الوزراء
محمد توفيق نسيم

وزير المواصلات
عبد المجيد عمر

نشر بالوقائع المصرية العدد ٤٧ الصادر بتاريخ ٢٧ مايو سنة ١٩٣٥

(١) نظم الجزء الأول من اتفاقية شيكاغو سنة ١٩٤٤ موضوع الملاحة الجوية (المواد من ١ الى ٤٢) واعترف بمبدأ سيادة كل دولة على الفضاء الذى يعلو اقليمها ، ارجع أيضا الى اتفاق الترانسيت سنة ١٩٤٤ الذى وقعته مصر ويسمى أيضا باتفاق الحريتين الأولى والثانية ، ولم توقع مصر إتفاق النقل الجوى المرفق باتفاقية شيكاغو لأن فيه مساسا بمؤسسات النقل المصرية .

مرسوم

بتنظيم الملاحة الجوية[١]

٢٣ مايو سنة ١٩٣٥

نحن ....

بعد الاطلاع على المادة الثانية من القانون رقم ٥٧ لسنة ١٩٣٥ بشأن الملاحة الجوية .

وبناء على ماعرضه علينا وزير المواصلات ، رأى مجلس الوزراء

رسمنا بما هو آت :

مادة ١ — لايجوز لأية طائرة أن تطير فوق الأراضى المصرية أو أن تهبط عليها دون أن تحصل مقدما على ترخيص بذلك من وزير المواصلات[٢]

وتشمل كلمة طائرة كل البالونات المقيدة أو الطليقة والمناطيد والطيارات والمطيرات والمحلقات وكذا كافة الأجهزة التى تستطيع أن ترتفع أو تسير فى الهواء .

مادة ٢ — لايمنح الترخيص إلا للطائرات الحاصلة على شهادة تسجيل على الوجه الصحيح من الدولة التابعة لها وشهادة بصلاحيتها للطيران صادرة أو معتمدة كذلك من الجهات المختصه فى تلك الدولة .

مادة ٣ — يمنح الترخيص بالشروط الآتية :

(ا) يجب أن تكون على الطائرة بشكل ظاهر علامات جنسيتها وتسجيلها وكذلك لوحة تبين اسم ومحل عمل اقامة المالك وذلك كله بالطريقة المقررة .

نشر بالوقائع المصرية العدد ٤٧ الصادر بتاريخ ٢٧ مايو سنة ١٩٣٥

(١) راجع الباب الثانى من اتفاقية شيكاغو سنة ١٩٤٤ فقد استحدث أحكاما قلبت أوضاع هذا المرسوم رأسا على عقب مما سيكون له بالغ الأثر فى اعداد التشريع المصرى الجديد

(٢) راجع على سبيل المثال تراخيص شركة مصر للطيران سنة ١٩٣٥ والترخيص للشركة البريطانية سنة ١٩٣١ راجع صفحة ٣٥٢ ، ٤٧٧ من هذه المجموعة

(ب) يجب أن تكون بالطائرة كل الآلات والتركيبات والأجهزة التى تقرر حسب نوع الطيران الذى تقوم به .

(ج) يجب أن توجد بالطائرة الأوراق المقررة وكذا دفتر السير متمما لغاية آخر تاريخ بالطريقة وبالشكل المقررين .

(د) يجب أن تكون هيئة ادارة الطائرة بالعدد المقرر وأن تتوافر فى أفرادها الصفات المقررة وأن يكونوا حائزين على شهادات أهلية . وإجازات صادرة أو معتمدة على الوجه الصحيح من السلطة المختصة فى الدولة التى سجلت بها الطائرة .

ويقصد بهيئة الادارة القائد والطيارون والميكانيكيون وكل من عداهم من رجال تلك الهيئة .

(هـ) يجب أن تراعى الشروط التى بموجبها صدرت أو اعتمدت شهادة صلاحية الطيران .

(و) ويجب أن تراعى أيضا القواعد المنصوص عليها فى المراسيم والقرارات الصادرة تنفيذاً لهذا المرسوم[1] .

ومع ذلك فلوزير المواصلات أن يعفى المطيرات والمحلقات وكل الأجهزة المشابهة لها التى ليس بها محركات من واحد أو أكثر من الشروط المتقدم ذكرها .

ويقصد بكلمة « مقررة » فى هذه المادة مقررة بالقوانين واللوائح المعمول بها فى الدولة التى سجلت بها الطائرة .

مادة ٤ — يكون الترخيص الممنوح للطائرة والمالك شخصيا ويصبح لاغيا ولا يعمل به فى حالة تغير المالك .

ويمنح الترخيص لمدة محددة أو لرحلة معينة .

---

(١) صدرت قرارات وزارية فى شهر مايو سنة ١٩٤٢ بشأن تسجيل الطائرات والترخيص بالطيران فوق الأراضى المصرية وشروط عامة للطيران فى مصر وشهادات الصلاحية للطيران ولكن جميع هذه القرارات أصبحت فى حاجة الى تعديل جوهرى بعد شيكاغو سنة ١٩٤٤

مادة ٥ — علاوة على الترخيص المنصوص عليه فى المواد السابقة يجب الحصول على ترخيص خاص لاستعمال طائرة بالقطر المصرى للأغراض الآتية[١] :

(١) نقل الركاب والبضائع بأجر .
(٢) الطيران بقصد التعليم .
(٣) كل أعمال الطيران الأخرى مقابل أجر .

مادة ٦ — فى حالة الطيران للتجربة الفنية بقصد منح شهادة بالصلاحية للطيران يستعاض عن الترخيص بإذن خاص من الوزير[٢] .

ويجوز للوزير فى حالة الطيران بقصد التعليم أو بقصد الحصول على إجازة أو شهادة أهلية الإعفاء من الشروط المنصوص عليها بالمادة الثالثة .

مادة ٧ — لوزير المواصلات فى حالة الحكم بعقوبة لمخالفة هذا المرسوم أو المراسيم والقرارات التى تصدر تنفيذاً له أن يوقف لمدة محددة أو يسحب نهائيا أى ترخيص أو شهادة صلاحية الطائرة أو أية إجازة يكون قد أصدرها لأحد أفراد هيئة الادارة وله أيضا أن يلغى أى اعتماد يكون قدمنحه لشهادات أو إجازات الطائرة أو هيئة ادارتها .

وللوزير أيضا أن يوقف لمدة محددة أو يسحب نهائيا أى ترخيص اذا رأى ذلك ضروريا لصالح النظام العام .

مادة ٨ — يكون لدى وزارة المواصلات سجل مصرى لقيدالطائرات ويشترط للتسجيل به ألا تكون الطائرة مسجلة فى دولة أخرى وأن تكون مملوكة بأكملها لمصريين أو لشركة تتوافر فيها الشروط الآتية :

(١) فى شركة التضامن — يجب أن يكون جميع الشركاء مصريين .

---

(١) راجع أحكام ترخيص وزير المواصلات لشركة مصر للطيران فى ٢٩ أغسطس سنة ١٩٣٥ و يعمل به من ٢٦ مايو سنة ١٩٣٢ ولمدة ٣٠ سنة قادمة وذلك للقيام ببعض مشروعات الطيران المدنى فى مصر ، وقد صدر هذا الترخيص الوزارى استنادا الى تفويض من مجلس الوزراء فى ٣١ ديسمبر سنة ١٩٣١ ، وقد أدخلت على هذا الترخيص عدة تعديلات هامة نشرناها فى موضعها صفحة ٣٥٣ ومابعدها .

(٢) ارجع الى المادة ٥ من القرار الوزارى رقم ١٤ لسنة ١٩٤٢ وقد نقلت هذه السلطة الى مدير عام مصلحة الطيران المدنى .

(٢) فى شركة التوصية — يجب أن يكون جميع الشركاء المسئولين مصريين .

(٣) فى شركة المساهمة — يجب أن تكون ذات جنسية مصرية وأن تكون أغلبية أعضاء مجلس الادارة والرئيس مصريين .

كل طائرة مسجلة فى السجل المصرى تكون مصرية الجنسية .

مادة ٩ — تشطب الطائرة من السجل المصرى فى الأحوال الآتية :

(ا) اذا أصبحت الشروط المنصوص عليها فى المادة السابقة غير متوافرة .

(ب) فى حالة تغير أو وفاة المالك .

(ج) فى حالة هلاك الطائرة أو ضياعها أو عدم صلاحيتها للاستعمال.

مادة ١٠ — لايجوز للطائرات المسجلة فى السجل المصرى أن تجتاز الحدود المصرية إلا بترخيص سابق بذلك من وزير المواصلات وتبقى أحكام هذا المرسوم والمراسيم والقرارات الصادرة تنفيذاً له سارية عليها مادام ذلك لايتعارض مع قوانين ولوائح الدولة الأجنبية .

مادة ١١ — تسرى القوانين واللوائح المعمول بها بشأن دخول الأشخاص فى القطر المصرى أو خروجهم منه واستيراد البضائع أو تصديرها بطريق البحر أو البر على دخول وخروج الأشخاص واستيراد البضائع وتصديرها بطريق الجو .

مادة ١٢ — لمندوب مصلحة الجمارك والأمن العام ومجلس الصحة[١] البحرية والكورنتينات ومصلحة الصحة العمومية وكذا لكل الموظفين الآخرين الذين ينتدبهم وزير المواصلات أن يأمروا أية طائرة محلقة

(١) راجع مرسوم باصدار الاتفاقية الصحية الدولية للملاحة الجوية الموقعة فى لاهاى فى ١٢ ابريل سنة ١٩٣٣ ومعه نص أحكام هذه الاتفاقية ، وننبه الى أن هذه الاتفاقية قد ألغيت بصدور اللائحة الدولية الصحية رقم ٢ للملاحة الجوية والتى تم التوقيع عليها فى جنيف ٢٥ مايو سنة ١٩٥١ ووافقت مصر عليها .

بالهبوط ولهم دون اتخاذ أية إجراءات سابقة أن يقوموا بتفتيشها وفحصها هى ومحتوياتها وأن يمنعوا طيرانها وذلك لمراقبة تطبيق هذا المرسوم والمراسيم والقرارات الصادرة تنفيذاً له ويكون لهم فى هذا الشأن صفة رجال الضبطية القضائية[١] .

ولهؤلاء المندوبين حجز أية طائرة وأى دفتر سير وأية شهادة أو إجازة وأى شخص وأية بضائع فى الطائرة الى أن تنفذ التدابير المقررة من جانب السلطات المختصة وتستوفى الاجراءات القانونية .

مادة ١٣ — التراخيص والشهادات والإجازات التى تصدر أو تعتمد طبقاً لأحكام هذا المرسوم أو المراسيم والقرارات الصادرة تنفيذاً له تكون على مسئولية من صدرت لمصلحته بلا أية مسئولية على الحكومة .

مادة ١٤ — تقرر قواعد الضبط الخاصة بالملاحة الجوية بمرسوم[٢] .

مادة ١٥ — يجوز تسجيل الطائرات المملوكة لأجانب مقيمين بالقطر المصرى فى سجل خاص بالطائرات الأجنبية ولو لم تكن مسجلة فى دولة أخرى وذلك بقصد استعمالها فى القطر المصرى[٣] .

وتمنح هذه الطائرة الترخيص المنصوص عليه فى المادة الأولى بالشروط التى تقرر بقرار من وزير المواصلات .

وتكون هذه الطائرات خاضعة لأحكام القوانين واللوائح المعمول بها الخاصة بالملاحة الجوية مادامت هذه الأحكام لاتتعارض مع شروط تسجيلها على أنه لايجوز لها طلب الترخيص المنصوص عليه فى المادة العاشرة .

---

(١) راجع قرار مجلس الوزراء فى ١٤ أكتوبر سنة ١٩٥٣ بشأن تنظيم سلطات مدير مطار القاهرة ، والقرار الوزارى رقم ١١ فى أغسطس سنة ١٩٥٣

(٢) صدر المرسوم الخاص بضبط الملاحة الجوية فى ٨ مايو سنة ١٩٤١ ومنشور فيما بعد .

(٣) راجع مذكرة خاصة بوضع الأجانب فى مصر وعلاقتهم بالملاحة الجوية والمحاكم المختلطة .

مادة ١٦ — يعاقب على مخالفة أى نص من نصوص هذا المرسوم أو المراسيم أو القرارات الصادرة تنفيذاً له بالحبس لمدة لاتزيد على سبعة أيام وبغرامة لاتتجاوز مائة قرش أو باحدى هاتين العقوبتين فقط وذلك مع عدم الاخلال بالأحكام الأكثر شده المنصوص عليها فى القوانين واللوائح .

ويجوز حجز كل طائرة أو آلة أو تركيب أو جهاز إداريا فى حالة المخالفة (١) .

وفى حالة الحكم بالعقوبة لعدم وجود ترخيص أو لأية مخالفة أخرى أو أوقف بسببها وزير المواصلات الترخيص أو سحبه نهائياً طبقاً للمادة السابعة يجوز للادارة أن تحجز الطائرة حتى يمنح الترخيص أو تنتهى مدة الايقاف .

ويكون الحجز على نفقة وتحت مسئولية مالك الطائرة ويرفع هذا الحجز اذا بيعت الطائرة أو حصل التنازل عنها أو أبعدت خارج الحدود المصرية طبقاً للشروط الموضوعة بقرار من وزير المواصلات .

مادة ١٧ — تنظر المخالفات السابق بيانها ويحكم فيها بطريق الاستعجال.

مادة ١٨ — على وزير الداخلية والمالية والمواصلات كل منهم فيما يخصه تنفيذ هذا المرسوم ويعمل به من تاريخ نشره بالجريدة الرسمية .

صدر بسراى القبة فى ٢٠ صفر سنة ١٩٥٤ (٢٣ مايو سنة ١٩٣٥)

بأمر حضرة صاحب الجلالة

وزير المواصلات	وزير المالية	رئيس مجلس الوزراء ووزير الداخلية
عبد المجيد عمر	احمد عبد الوهاب	محمد توفيق نسيم

ملاحظة : ارجع فى بحث موضوع هذا المرسوم إلى الملحق رقم ٢ بشأن قواعد الجو والملحق رقم ٦ الخاص بشروط تشغيل طائرات النقل التجارى الدولى . ولهذه الملاحق من إتفاقية شيكاغو أهمية لا مفر من التعويل عليها عند تعديل هذا المرسوم .

(١) أنظر على سبيل المقارنه فى حجز الطائرات ، الاتفاقية الدولية للحجز التحفظى على الطائرات الموقعه فى روما ٢٩ مايو سنة ١٩٣٣ ولم تنضم اليها مصر حتى الآن . ومنشوره فى هذه المجموعة .

مذكرة

عن الأجانب فى تشريع الملاحة الجوية

١٢ ابريل سنة ١٩٣٤

لما أن فكرت الحكومة المصرية فى أن تعرض على محكمة الاستئناف المختلطة فى أبريل من عام ١٩٣٤ مشروع هذا المرسوم بقانون ، فانها بالطبع لم تستهدف من وراء هذا الاجراء أن تظفر بموافقتها أو باعترافها بمبدأ سيادة الدولة مطلقة على فضائها الجوى ولا بالقواعد التى تحدد جنسية الطائرات ، فكل من هذا أو ذاك يدخل فى صميم اختصاص الحكومة المصرية ولا يشاركها فيه أحد . وانما قصدت الحكومة مجرد تلبية دعوة محكمة الاستئناف فى أن تحيطها علما بكامل نصوص أى مشروع قانون وذلك فضلا عما هى ملتزمة بعرضه عليها من نصوص تخضع حتما لفحصها . . .

ومن ثم فان الحكومة المصرية تحرص على أن تقرر بأنه لايوجد أى امتياز اجنبى جديد فيما يتعلق بالملاحة الجوية . والامتيازات الموجودة من قبل وحتى اليوم بشأن قواعد كل من المرور البرى أو البحرى ، لايمكن بأية حال أن تمتد عن طريق القياس ، الى حركة المرور الجوية ذلك لأن هذه الامتيازات ما كانت إلا قيوداً شاقة على مبدأ السيادة الاقليمية ، تحمل فى طياتها خروقا متلاحقة لقواعد القانون العمومى ، وبالتالى لايمكن التسليم بالتوسع فى تفسيرها .

وعلى أية حال ، بل وتدليلا على حسن الاستعداد بالنسبة للسادة الأجانب المقيمين فى ربوع هذه البلاد ، ولكن دون أن يكون فى مجرد هذه المنحة الرضائية ما قد يحمل على أنه حق امتيازى جاء ليضاف

راجع قانون الطيران فى كندا صدر سنة ١٩١٩ ثم عدل سنة ١٩٤٤ ثم سنة ١٩٤٥ وأخيراً سنة ١٩٥٠ [illegible]

الى تلك الامتيازات الأجنبية القديمة وليكون ضغثا على إباله ، فقد أرتضت الحكومة المصرية عن طيب خاطر أن تهيء سجلا خاصا تقيد فيه الطائرات الأجنبية حتى ولو لم تكن قد سجلت من قبل فى بلدها الأصلى ، ما دام قد اتجه القصد الى استعمالها فى مصر .

وتتمتع هذه الطائرات الأجنبية ، إعمالا لأحكام التراخيص التى قد تمنح لها ، بالمكنة على التحليق فوق الأراضى المصرية . وتكون خاضعة من غير شك لكافة أحكام القوانين واللوائح ، على أن يراعى أنه مادامت غير منتسبة الى جنسية معينة فلا يكون لها أى حق ، لمجرد حصول هذا القيد فى السجل الأجنبى ، فى أن تطالب بترخيص يمكنها من التحليق فى اجواء البلاد الأجنبية .

وتحرص الحكومة المصرية على أن تعلن للكافة بأنها لم تقصد من وراء هذا الاجراء أن تتشبه بالبلاد التى اتخذت من فكرة الموطن أساسا لتسجيل الطائرات ولكنها اتبعت هذا الطريق مشبعة فحسب بروح من الرعاية والود نحو الأجانب بوجه عام . ويعنيها أن تنبه الى أنه ، على الرغم من التعديل الذى لحق اتفاقية فارسوفى للنقل الجوى فى عام ١٩٢٩ فان الاتجاه العام الذى ساد الدول الموقعة عليها ظل كما كان وهو الجنسية ، وأنه من جهة أخرى لايمكن التحدى بأى حق من حقوق الامتيازات الأجنبية لإكراه مصر على أن تجنب أولئك الأجانب المقيمين على اقليمها ، المتاعب التى يصادفونها حتما فى أى مكان آخر من الدنيا ، بل هى صعوبات قائمة حتى فى تشريعات بلادهم بذاتها .

راجع فى قوانين الملاحة الجوية الأجنبية قانون الطيران المدنى فى الولايات المتحدة الأمريكية وهو القانون رقم ٩٧٣ الصادر فى ٢٣ يونيو سنة ١٩٣٨ ثم عدل بقوانين مختلفة لغاية سنة ١٩٥٣ .   (ض . ص)

فاما عن ضرورة الحصول على ترخيص لكل من يرغب فى التحليق فى سماء مصر فما ذلك بالنسبة لاولئك الذين يتواجدون فى الخارج إلا تطبيق لنظام جوازات السفر . وهذا النظام قد اتبع حتى الآن بلا عقبات ولا صعوبات . فاما عن أولئك الذين يقيمون فى مصر فان الأمر مرتبط باعتبارات الملاءمة التى هى من اطلاقات جهات الادارة وحدها وما هو إلا استمرار لما يجرى عليه العمل بالفعل . ويراعى أن هذا الترخيص مطلوب من كل من المواطنين والأجانب سواء بسواء .

وتخول المادة الثامنة من المشروع السيد وزير المواصلات الحق فى أن يوقف أو يسحب هذا الترخيص ، على أنه ينبغى مراعاة أن حجز الطائرة المقرر فى المادة ٢ يمكن أن يتم مالم يكن قد صدر حكم من المحاكم فى شأن واقعة المخالفة التى أدت الى سحب الترخيص . ومن ثم يكون تطبيق هذا الاجراء الخطير ونعنى به الحجز خاضعا لسلطة الرقابة القضائية وممارسة السيد الوزير لحق الوقف أو السحب ، بدون محاكمة جنائية ناشئة من مخالفة دعت اليه ، ليست إلا ذات أثر قاصر محدود .

على أن بعض الملاحظات قد ابديت فى شأن تحرير نص المادة الأولى من المرسوم بقانون رقم ٥٧ لسنة ١٩٣٥ بشأن الملاحة الجوية ، ولكن الحكومة المصرية حرصت عامدة على بقاء النص على حاله ، فقد جاء مطابقاً تماما لنص اتفاقية باريس الدولية فى شأن تنظيم الملاحة الجوية سنة ١٩١٩ ، وقد كانت مصر تطمع فى الانضمام اليها . ولكن ذلك لم يتم . مصر فى ٢ أبريل سنة ١٩٣٤

راجع قانون الملاحة الجوية البريطانى سنة ١٩٣٦ من مؤلف بومون ص ٦٩٣ — ٧٠٢ وقانون الطيران الانجليزى الحديث سنة ١٩٤٩ ص ٧٠٣ إلى ٧٨١ (ض ص)

مرسوم لسنة ١٩٤١ (١)

بقواعد الضبط الخاصة بالملاحة الهوائية (*)

نحن ...

بعد الاطلاع على المادة ١٤ من المرسوم الصادر بتاريخ ٢٣ مايو سنة ١٩٣٥ بتنظيم الملاحة الجوية ؛

وبناء على ماعرضه علينا وزير الدفاع الوطنى ، وموافقة رأى مجلس الوزراء ؛

رسمنا بما هو آت :

مادة ١ — فيما يختص بهذا المرسوم والقرارات الوزارية التى تصدر تنفيذاً له ، يكون للكلمات الآتى بيانها المعانى ، المذكورة بعد ، ما لم ينص على غير ذلك (٢) :

كلمة « طائرة » تعنى كل جهاز يعتمد فى طيرانه على قوة رد فعل الهواء .

---

(١) راجع ملاحق أرقام ٢ ، ٦ ، ٩ من اتفاقية شيكاغو سنة ١٩٤٤

(*) نشر بالوقائع المصرية بملحق العدد ٥٧ الصادر بتاريخ ٨ مايو سنة ١٩٤١

(٢) ارجع إلى مؤلف حديث (قواعد الطيران) الدولية والمصرية وضع المهندس منير ميلاد المفتش الفنى بمصلحة الطيران المدنى طبعة القاهرة ١٩٥٤

كلمة « ايروستات » تعنى كل طائرة أخف من الهواء تعتمد فى طيرانها على هذه الخاصية .

كلمة « بالون » تعنى الأيروستات المقيدة أو الطليقة التى لا تسيرها قوة آلية محركة .

كلمة « منطاد » تعنى الايروستات الذى يسير بقوة آلية محركة ومزود بأجهزة توجيه .

كلمة « أيرودين » تعنى كل طائرة أثقل من الهواء تعتمد فى طيرانها على قوة رد الفعل الناتجة من حركة أسطح الطائرة بالنسبة للهواء .

كلمة «طيارة » تعنى الأيرودين الذى يسير بقوة آلية محركة ويتعمد فى طيرانه على قوة رد فعل الهواء على أسطح تظل ثابتة الوضع لكل حالة طيران معينة .

كلمة «طيارة شراعية » تعنى الأيرودين الذى يسير عادة بدون قوة آلية محركة ويعتمد فى طيرانه على قوة رد فعل الهواء على أسطح تظل ثابتة الوضع لكل حالة طيران معينة .

كلمة « طائرة حربية » تعنى كل طائرة تابعة لقوات الجيش البرية أو البحرية أو الهوائية وتعتبر كذلك طائرة حربية، كل طائرة تقوم بعمل من أعمال الدفاع الوطنى ويكون قائدها عسكرياً .

كلمة « طيران عادى » تعنى كل طيران لا يشتمل على حركات، يترتب عليها تغيير فجائى فى الوضع أو الارتفاع .

كلمة «حركات بهلوانية» تعنى كل حركة هوائية مقصودة ، يترتب عليها تغيير فجائى فى الوضع أو الارتفاع .

مادة ٢ — يجب أن تراعى كل طائرة ، القواعد العامة لحركة المرور الهوائى وأحكام اللوائح المتعلقة بالأنوار والعلامات النهارية والاشارات وتوضع هذه القواعد بقرارات وزارية[١] .

مادة ٣ — على كل طائرة أن تراعى القواعد الخاصة بالأمن العام وسلامة السكان والأموال وتوضع هذه القواعد بقرارات وزارية تنظم على وجه الخصوص المسائل الآتية :

(١) الطيران فوق المناطق الآهلة بالسكان .

(٢) الطيران فوق البحر أو المياه الداخلية .

(٣) الطيران البهلوانى ، وكذلك الطيران الخطر الذى يباشر على سبيل العرض .

(٤) التدخين فى الطائرات .

(٥) تحليق الطائرات بدون طيارين .

(٦) الأماكن المخصصة لموظفى الطائرات وركابها .

(٧) سحب الطائرات فى الهواء .

(٨) القاء الأشياء من الطائرات[٢] .

مادة ٤ — لايجوز لأى طائرة حربية أجنبية ،أن تطير فوق الأراضى المصرية أو أن تهبط عليها إلا بترخيص خاص من وزير الدفاع الوطنى ،

---

(١) أنظر رسالة الدكتوراه للمستشار المرحوم أحمد فهمى بحيرى فى موضـــوع ضبط الملاحة الهوائية مقدمة للجامعة المصرية سنة ١٩٣٨ . ففيها تفصيل للمبادئ التى جاء بذكرها مرسوم سنة ١٩٤١ ويجدر التنبيه إلى أن أغلب هذه الأحكام قد انقلبت بعد اتفاقية شيكاغو سنة ١٩٤٤ رأسا على عقب .

(٢) راجع اتفاقية روما الدولية سنة ٩٥٢ وصادر بها القانون رقم ٣٩٦ بتاريخ ١٩٥٣/٨/١٥ ثم صدر مرسوم باصدارها فى مستهل فبراير سنة ١٩٥٤

وذلك فيما عدا الأحوال التى تنص عليها اتفاقات أو معاهدات بين مصر والبلدان الأجنبية .

مادة ٥ — لايجوز تركيب جهاز لاسلكى فى الطائرة إلا برخصة خاصة صادرة من الجهة المختصة فى الدولة المسجلة لديها الطائرة[١] .

ولا يجوز استعمال الجهاز المذكوز إلا فى الأغراض الخاصة بالملاحة الهوائية وسلامة الطائرة ويجب أن يكون استعماله بمعرفة موظفى الطائرة الحاصلين على إجازات خاصة باستعمال أجهزة اللاسلكى صادرة من الجهة المشار اليها فى الفقرة الأولى وذلك مع مراعاة القوانين واللوائح المعمول بها فى مصر ..

مادة ٦ — لايجوز نقل الأشياء الآتى بيانها فى طائرة إلا بترخيص من الوزير :

(١) المفرقعات إلا ما كان لازما لتسيير الطائرة أو لإعطاء الإشارات المقررة .

(٢) الأسلحة وذخائر الحرب .

(٣) الحمام الزاجل .

(٤) الرسائل الداخلة ضمن احتكار البريد .

(٥) كل شيء آخر يصدر به قرار وزارى .

---

(١) راجع المادة ٣٠ من اتفاقية شيكاغو الدولية سنة ٩٤٤ بشأن أجهزة اللاسلكى بالطائرات . وكذلك الملحق رقم ١٠ من ملاحق شيكاغو .

مادة ٧ – لايجوز لأى شخص فى طائرة ،أن يلتقط أثناء الطيران مناظر فوتوغرافية لأى مطار أو منطقة محرمة أو أى مكان تابع للقوات البحرية أو الحربية أو الهوائية أو أى جزء من هذه الأماكن إلا بترخيص كتابى سابق من الوزير (١) .

ويجوز حفظ آلات التصوير الفوتوغرافى أو التصوير السينمائى أو أى آلات شبيهة بها بمعرفة الطيار أو قائد الطائرة بحالة لاتسمح باستعمالها أثناء الطيران .

مادة ٨ – تحدد بقرار وزارى ، النقط التى يتعين على الطائرات المرور بينها ،والطرق التى تسلكها لدى دخولها القطر المصرى من الخارج أو خروجها منه الى الخارج أو طيرانها فوق الأراضى المصرية .

ويجب على كل طائرة عند دخولها القطر المصرى قادمة من الخارج أو عند مغادرتها للقطر المصرى الى الخارج ،أن تهبط بأحد المطارات الجمركية حيث تتخذ إجراءات التخليص مع مراعاة ما يأتى (٢) :

(أولا) اذا اضطرت أية طائرة ، بسبب حادث أو رداءة الطقس أو أى سبب آخر خارج عن إرادتها ولم يكن فى المستطاع اجتنابه عند دخولها القطر المصرى من الخارج أو خروجها منه الى الخارج ، أن تحيد عن الطرق المعينة أو أن تمر بعيداً عن النقط المحددة،تعين عليها أن تنزل فى أقرب مطار جمركى فى القطر المصرى أو أى مطار خصص لمثل هذه الطوارئ مع مراعاة كل ما تفرضه السلطات المختصة من وسائل المراقبة .

(ثانيا) اذا اضطرت أية طائرة للهبوط قبل وصولها أقرب مطار جمركى أو أى مطار خصص للطوارئ الآنفة الذكر، يجب على الطيار أن يخطر من فوره أقرب سلطة محلية وأن يقدم دفتر سجل رحلات الطائرة عند طلبه .

---

(١) المادة ٣٦ من اتفاقية شيكاغو (٢) المادة العاشرة شيكاغو سنة ١٩٤٤ قانون الطيران فى البرازيل صدر فى ٨ يونيو سنة ٩٣٨ ولم يعدل للآن

ولا يجوز تفريغ حمل الطائرة أو مبارحة الركاب للمكان الذى نزلت به الطائرة بدون ترخيص السلطة المحلية المختصة الآنفة الذكر .

ويحدد الوزير بقرار يصدره ، إجراءات التخليص الواجب اتخاذها فى المطارات الجمركية بالنسبة للطائرات القادمة الى القطر المصرى من الخارج أو التى تغادره الى الخارج وكذا يعين المطارات الجمركية والمطارات الأخرى المخصصة لنزول الطائرات فى حالة الطوارئ .

مادة ٩ — يجوز للطائرات استخدام المطارات التى تعين فى قرار وزارى وذلك مع مراعاة القوانين واللوائح الخاصة بالطيران فوق المطارات واستخدامها وأن تقوم بدفع الرسوم المحددة فى التعريفة * .

ولا يجوز الهبوط أو الطيران من أى مكان آخر خلاف المطارات المذكورة إلا بترخيص خاص من الوزير وطبقاً للشروط الواردة به .

تعريفة الرسوم فى المطارات توضع بقرار وزارى [1] .

مادة ١٠ — يجب على الطيار أن يبلغ من فوره ، السلطة المختصة عن كل حادث يقع للطائرة وينشأ عنه وفاة أو جرح شخص أو تلف جسيم للطائرة .

فاذا تعذر على الطيار ذلك قام بالتبليغ أحد أعضاء هيئة قيادة الطائرة ويجب إجراء تحقيق فنى لمعرفة أسباب الحادث وحجز الطائرة أو حطامها حتى ينتهى هذا التحقيق مالم تر الوزارة عدم ضرورة الحجز .

ويكون التحقيق المذكور مستقلا عن أى تحقيق أو إجراءات أخرى تتخذها السلطات القضائية .

(*) صدر القرار الوزارى رقم ١٧٥ لسنة ١٩٤٥ بتعريفة رسوم الطيران المدنى فى ١٠ يناير سنة ١٩٤٥ ثم عدل بعد ذلك مرارا على الوجه المبين فى هذه المجموعة .

(١) راجع القرار الوزارى رقم ١٥٣ لسنة ٩٤٦ والقرار الوزارى رقم ٣٩٢ لسنة ٩٤٨ والقرار الوزارى رقم ٤٠١ لسنة ٩٤٨ والقرار الوزارى رقم ٨٠٥ لسنة ٩٥١ بشأن فئات الايجار بالموانى الجوية والمطارات صفحة ١٥٦ الى ١٨٢ .

مادة ١١ — يجب على كل طيار وكل عضو فى هيئة قيادة الطائرة، أن يقدم لمندوب الوزارة بناء على طلبه ، أية شهادة أو كتاب سير أو رخصة تتعلق به أو بالطائرة مما يجب أن يكون فى حيازته طبقاً للقوانين واللوائح المعمول بها .

ويجب على كل طائرة تعمل بأجر فى نقل الركاب أو البضائع ، أن تحمل ضمن أوراقها ما يأتى :

(أولا) قائمة بأسماء الركاب الذين تحملهم .

(ثانيا) أوراق الشحن الهوائى وكشف المشحونات الخاصة بالبضائع .

مادة ١٢ — لا يجوز لقائد الطائرة أو أحد ملاحيها أو مهندسيها أو أى عضو فى هيئة قيادتها ، أن يكون فى حالة يترتب عليها عدم مقدرته على العمل بسبب تعاطى أو استعمال مشروبات روحية أو مسكنات أو منبهات أو أى عقاقير أخرى تجعله غير صالح للقيادة .

ولا يجوز أن يدخل الطائرة أو يبقى فيها ، أى شخص تظهر عليه علامات السكر .

مادة ١٣ — يجوز لمندوب الوزارة المختص ، أن يدخل للتفتيش أثناء ساعات العمل فى أى مصنع يقوم بعمل أجزاء الطائرات أو تركيبها أو إصلاحها . وله أن يطلع على رسومات هذه الأجزاء .

مادة ١٤ — على وزير الدفاع الوطنى تنفيذ مرسومنا هذا ، ويعمل به من تاريخ نشره فى الجريدة الرسمية (١) .

صدر بقصر عابدين فى ٨ ربيع الثانى سنة ١٢٦٠ (٥ مايو سنة ١٩٤٥)

بأمر حضرة صاحب الجلالة

وزير الدفاع الوطنى	رئيس مجلس الوزراء
حسن صادق	حسين سرى

---

(١) راجع فى هذا الموضوع مؤلف الأستاذ بورنيك الفرنسى من الضبطية الهوائية طبعة باريس سنة ١٩٤٩) .

وزارة الدفاع الوطنى

قرار وزارى رقم ١٢ لسنة ١٩٤٢

خاص بتسجيل الطائرات*(١)

وزير الدفاع الوطنى

بعد الاطلاع على المرسوم الصادر فى ٢٣ مايو سنة ١٩٣٥ الخاص بتنظيم الملاحة الجوية ،

قرر ما هو آت :

مادة ١ — تحفظ مصلحة الطيران المدنى ، سجلا تقيد فيه جميع الطائرات المصرية وتشطب منه الطائرات الهالكة أو التى تغيرت جنسيتها .

مادة ٢ — تقدم طلبات تسجيل الطائرات المصرية على استمارة رقم ١٥ ط. م إلى مصلحة الطيران المدنى التى تقرر للطائرة علامات تسجيلها وتعطيها شهادة بذلك على استمارة رقم ٢٠ ط.م

مادة ٣ — على مالك الطائرة أو ورثته أن يبادر باخطار مصلحة الطيران المدنى بأى تغيير فى ملكية الطائرة أو فى نصيب منها ، وكذلك عليهم إخطارها إذا هلكت الطائرة أو ضاعت أو أصبحت غير صالحة للاستعمال وذلك بأن ترسل شهادة التسجيل رقم ٢٠ ط. م مبينا فى الصفحة رقم ٢ من هذه الشهادة هذا التغيير وتفصيله .

(*) نشر بالوقائع المصرية العدد ١١٦ الصادر فى ٢٥ يونية سنة ١٩٤٢

(١) راجع الباب الثالث من اتفاقية شيكاغو سنة ٩٤٤ والخاص بجنسية وتسجيل الطائرات (المواد من ١٧ إلى ٢١) وكذلك ارجع الى الملحقين رقم ١ ، ٨ من ملاحق شيكاغو ونخص بالذكر منها الملحق رقم ٧ خاص بعلامات الجنسية وتسجيل الطائرات . والأحكام الجديدة تكاد تنسخ أحكام هذا القرار راجع صفحة ١٣٥١ .

مادة ٤ — العلامات المميزة للطائرات المصرية هى [1] :

(١) الحرفان S.U للدلالة على جنسيتها المصرية .

(٢) ثلاثة أحرف أفرنجية تعينها مصلحة الطيران المدنى فيما يتعلق بالطائرات الآلية .

(٣) ثلاثة أرقام تعينها مصلحة الطيران المدنى فيما يتعلق بالطائرات الشراعية ويشترط أن تسبق علامات الجنسية، علامات التسجيل فى الكتابة وأن يوضع بينهما علامة وصل .

مادة ٥ — الطائرات المملوكة لأجانب مقيمين بالقطر المصرى التى تسجل فى السجل الخاص بالطائرات الأجنبية وفقاً للمادة ١٥ من مرسوم ٢٣ مايو سنة ١٩٣٥ ، لاتمنح علامات الجنسية S.U ويقتصر على وضع علاماتها المميزة من ثلاثة حروف أو ثلاثة أرقام على التفصيل الوارد بالمادة السابقة .

مادة ٦ — تكتب العلامات المميزة على أعلى سطح من أجنحة الطائرة وعلى أسفل سطح منها بحيث تتجه رأس الحروف نحو حافة الجناح الأمامية وتكتب كذلك هذه العلامات على جانبى جسم الطائرة فيما بين مجموعة الأجنحة الرئيسية والأسطح الخلفية .

وفى حالة ما إذا كانت الطائرة بغير جسم تكتب هذه العلامات على جانبى مكان القيادة والركاب .

مادة ٧ — يجب أن تكون حروف كل مجموعة مكتوبة على الطائرة، ذات ارتفاع متساو وبأكبر حجم ممكن بحيث لاتمس حواف السطح

---

(١) ارجع فى علامات جنسية الطائرات لكافة الدول إلى الملحق رقم ٧ من ملاحق شيكاغو وقد صدر آخر تعديل أقره مجلس المنظمة فى مارس سنة ٩٥٣ وفيه علامات جنسية الطائرات فى ٦٩ دولة بينها مصر وليس للسودان علامة خاصة بطائراته حتى يتم تقرير المصير...

المكتوبة عليه ويكون عرض كل حرف وطول علامة الوصل مساويا لثلثى ارتفاعه وسمك الخط المكتوبة به سدس هذا الارتفاع . وتكون المسافة بين كل حرف وآخر أو علامة وصل، نصف عرض الحرف. وتكون الحروف غير مفرغة وبلون واحد مغاير للون السطح المكتوبة عليه وبدون زخرفة .

مادة ٨ — يجب أن يراعى عند كتابة علامات الجنسية والتسجيل، تناسقها وترتيبها حسبما يقتضيه تركيب أجزاء الطائرة بحيث تكون واضحة وضوحا تاما وفى أحسن موضع ملائم وأن تراعى نظافتها باستمرار لتكون سهلة القراءة دائما[١] .

مادة ٩ — فيما يتعلق بالطائرات الشراعية المعدة للطيران خارج حدود مسافة ٥ كيلومترات من المطار، تكون كتابة علاماتها بالطريقة المقررة للطائرات .

وإذا كانت معدة للطيران داخل هذه المسافة، فيكتفى بكتابة علاماتها على دفتها فقط [٢] ، [٣] .

مادة ١٠ — على وكيل الوزارة ومدير عام الطيران المدنى، تنفيذ هذا القرار ويعمل به من تاريخ نشره بالجريدة الرسمية .

٢٦ مايو سنة ١٩٤٢ — أحمد حمدى سيف النصر

---

(١) راجع فى هذا الشأن مؤلف بومون طبعة لوندره سنة ١٩٥١ صفحة ١٠١٨

(٢) راجع ملحق رقم ١ من الفصل السادس من اتفاقية باريس سنة ١٩١٩

(٣) راجع عن تسجيل الطائرات فى فرنسا مؤلف شوفو برل فى قانون الطيران طبعة باريس سنة ١٩٥١ ص ٣٠٠ ثم ادرس بعناية قانون الملاحة الجوية فى جمهورية الفلبين وهو من أحدث تشريعات الطيران الوطنية فقد صدر فى ٢٠ يونيه سنة ١٩٥٢ ونظم التسجيل فى المواد من ٣٤ إلى ٤١ فأحسن بحق تنظيمها (ض . ص)

قرار وزارى رقم ١٤ لسنة ١٩٤٢ [1]

خاص باجراءات الترخيص بالطيران فوق الأراضى المصرية (*)

وزير الدفاع الوطنى

بعد الاطلاع على المرسوم الصادر فى ٢٣ مايوسنة ١٩٣٥ الخاص بتنظيم الملاحة الجوية ؛

قرر ما هو آت :

مادة ١ — يقدم طلب الترخيص المنصوص عنه فى المادة الأولى من المرسوم الصادر فى ٢٣ مايو سنة ١٩٣٥ الخاص بتنظيم الملاحة الجوية بالنسبة للطائرات المسجلة بالقطر المصرى، إلى مدير عام الطيران المدنى على الاستمارة رقم « ١١ ط.م » ويمنح الترخيص على استمارة رقم « ١١ ط.م مكررة » لمدة لا تتجاوز مدة شهادة صلاحية الطائرة للطيران وطبقا للشروط الواردة فى المادة ٣ من المرسوم المشار اليه .

ماده ٢ — يشترط فوق ذلك لمنح الترخيص للطائرة الأجنبية بالطيران فوق الأراضى المصرية ، أن تقضى أنظمة الدولة التابعة لها هذه الطائرة بمعاملة الطائرات المصرية معاملة المثل فوق أراضيها .

---

(١) ارجع فى ذلك إلى الملحق رقم ٩ من اتفاقية شيكاغو وهو خاص بموضوع التسهيلات، وارجع أيضا إلى أحكام الباب الثانى من اتفاقية شيكاغو المواد ٧ ، ٩ ، ٢٠ وما بعدها لغاية المادة ١٦

(*) نشر بالوقائع المصرية العدد ١١٦ الصادر فى ٢٥ يونية سنة ١٩٤٢

قانون الطيران فى الأرجنتين صدر فى ٢٩ سبتمبر سنة ١٩٥١ .

مادة ٣ — تنحصر أنواع الترخيص التى يجوز منحها للطائرات الأجنبية بالطيران فوق الأراضى المصرية فيما يلى :

١ — فيما يتعلق بالطائرات الأجنبية الخاصة :

(أ) ترخيص بالمرور فوق الأراضى المصرية أو البقاء فيها مؤقتاً لمدة لاتتجاوز ستة شهور.

(ب) ترخيص بالطيران فوق الأراضى المصرية والبقاء بها لمدة تزيد على ستة شهور.

٢ — فيما يتعلق بالطائرات الأجنبية للنقل العام أو للأعمال الهوائية: [1]

(أ) ترخيص لرحلة عارضة إلى القطر المصرى أو للمرور فوق الأراضى المصرية .

(ب) ترخيص لتسيير خطوط هوائية منظمة إلى الأراضى المصرية أو مارة بها .

٣ — فيما يتعلق بالطائرات الأجنبية الحربية :

ترخيص للدخول فى القطر المصرى أو المرور به .

مادة ٤ — يقدم مالك الطائرة الأجنبية أو من ينوب عنه ، طلب الترخيص بالطيران فوق الأراضى المصرية مشفوعا بالشهادات والإجازات المنصوص عليها فى المادتين ٢ و ٣ من مرسوم ٢٣ مايو سنة ١٩٣٥ ومبينا فيه نوع الترخيص المطلوب وفقا لما جاء بالمادة ٣ من هذا القرار ومدة الإقامة بالقطر المصرى والطريق الذى تنوى أن تسلكه الطائرة وأن الطائرة مستوفاة للشروط التى تتطلبها الأنظمة المعمول بها فى مصر.

(١) ارجع على سبيل المثال إلى ترخيص وزير المواصلات فى ٩/٨/٩٣١ للشركة البريطانية للطيران (B. O. A. C.) بناء على تفويض من مجلس الوزراء . وقد ألغى هذا الترخيص فى عام ١٩٤٧ مع أن مدته كانت عشرين سنة . وذلك لتعارض أحكامه مع اتفاقية شيكاغو التى انضمت إليها الحكومتان . وقد استعيض عنه بتراخيص مؤقتة على غرار تراخيص الشركات الأجنبية الأخرى للطيران فى مصر. راجع صفحة ٤٧٧

مادة ٥ — لمدير عام الطيران المدنى، أن يصدر الإذن الخاص المنصوص عليه فى المادة ٦ من مرسوم ٢٣ مايو سنة ١٩٣٥ وأن يقيده بالشروط التى يراها لازمة.

مادة ٦ — فيما عدا الحالات المنصوص عليها فى المواد ٧ و ٨ و ٩ من هذا القرار، تقدم طلبات الترخيص للطائرات الأجنبية بالطيران فوق الأراضى المصرية، إلى مصلحة الطيران المدنى عن الطريق القنصلى كلما أمكن ذلك، على أن تصل هذه الطلبات قبل الموعد المحدد لبدء الرحلة بمدة تكفى لإرسال الرد بالبريد.

ويجوز فى الحالات المستعجلة أن يطلب الرد بالتلغراف على حساب طالب الترخيص.

مادة ٧ — يجوز أن تقدم طلبات الترخيص للطائرات الأجنبية الخاصة المنوه عنها فى المادة ٣ فقرة ١، إلى قنصل المملكة المصرية بالخارج على استمارة رقم ١٦ ط. م وللقنصل المذكور الحق فى منح الترخيص المطلوب على استمارة رقم ١٠ ط. م.

مادة ٨ — فيما يتعلق بانشاء خطوط هوائية منظمة لطائرات النقل العام الأجنبية إلى القطر المصرى أو عن طريقه، يختص وزير الدفاع الوطنى وحده بمنح الرخص اللازمة لهذا الغرض[1].

مادة ٩ — تقدم طلبات الترخيص للطائرات الحربية الأجنبية للطيران فوق الأراضى المصرية، إلى وزير الدفاع الوطنى بالطريق الدبلوماسى على أن تراعى الأنظمة الخاصة بالطائرات المدنية إلا ما كان منها متعلقا بما هو وارد فى المادتين ٢ ، ٣ من مرسوم ٢٣ مايو سنة ١٩٣٥

---

(١) عقدت مصر فيما بين سنة ١٩٤٦ وسنة ١٩٥٣ عشرين اتفاقا ثنائيا للنقل الجوى المنظم بينها من جهة وبين الدول الأجنبية كل منها على حدة. وقد آثرت الالتجاء الى هذا الطريق بدلا من توقيع اتفاق النقل الجوى الدولى المرفق باتفاقية شيكاغو سنة ١٩٤٤ (راجع الباب الثالث من المجموعة). (ض. ص)

مادة ١٠ — فى حالة طلب الترخيص للطائرات الأجنبية وفقا للفقرتين ١ أو ٢ (أ) من المادة الثالثة لايجوز منحها رخصة بدخول الأراضى المصرية وبالخروج منها إلا دفعة واحدة فقط على ألا تزيد مدة هذا الترخيص على ستة شهور وأن لايتعدى بأى حال مدة سريان شهادة صلاحية الطائرة للطيران .

مادة ١١ — فى حالة الترخيص للطائرات الأجنبية وفقا للفقرة (أ) — (ب) من المادة الثالثة تعتبر هذه الطائرات فى حكم الطائرات المقيمة بالقطر المصرى ويقتضى تقديم الطلب على استمارة رقم ١١ ط.م. ويمنح لها الترخيص المذكور على استمارة رقم ١١ ط.م. مكررة لمدة لاتزيد على مدة سريان شهادة صلاحية الطائرة للطيران ولاتتجاوز بأى حال ١٢ شهرا .

ويجوز تكرار ذلك بشرط حصولها على تجديد شهادة صلاحيتها للطيران من الدولة التى سجلت فيها .

مادة ١٢ — تحدد بقرار وزارى فئات الرسوم التى تحصل على كل أنواع الرخص .

مادة ١٣ — تحدد الرخص التى تمنحها مصلحة الطيران المدنى أو قنصل مصر بالخارج ، البيانات الخاصة بالرحلة والمدة الصادرة فيها . ويجوز تعديلها بدون رسوم فى الحالتين الآتيتين :

(١) اذا انتهى مفعول الترخيص قبل أن تقوم الطائرة بالرحلة المرخص بها أو قبل اتمام الرحلة المذكورة . ويجوز لمالك الطائرة طلب تجديده لمدة لاتزيد على ثلاثة شهور.

(٢) فى حالة تغيير برنامج الرحلة الأصلى .

مادة ١٤ — على وكيل الوزارة ومدير الطيران المدنى ، تنفيذ هذا القرار ويعمل به من تاريخ نشره بالجريدة الرسمية ؟

تحريرا فى ١١ جمادى الأولى (٢٦ مايو سنة ١٩٤٢)

راجع فى موضوع هذا القرار الوزارى مؤلف العميد الأمريكى جون كوبر عن (الحق فى الطيران) دراسة فى القوة الجوية أى سلطان الجو والكتاب مترجم إلى الفرنسية طبعة باريس سنة ١٩٥٠

قرار وزارى رقم ١٥ لسنة ١٩٤٢ [1]

خاص بشروط عامة للطيران بالقطر المصرى (*)

وزير الدفاع الوطنى

بعد الاطلاع على المرسوم الصادر فى ٢٣ مايو سنة ١٩٣٥ الخاص بتنظيم الملاحة الجوية والمرسوم الصادر فى ٥ مايو سنة ١٩٤١ الخاص بقواعد ضبط الملاحة الهوائية ؛

قرر ما هو آت :

مادة ١ — يجب على كل طائرة تطير فوق الأراضى المصرية أن تحمل الأوراق الآتية :

(١) الترخيص الممنوح لها .

(٢) شهادة تسجيلها .

(٣) شهادة صلاحيتها للطيران .

(٤) شهادات أهلية هيئة قيادتها وإجازاتهم .

(٥) سجل رحلاتها (دفتر السير Carnet de route) .

(٦) رخصة الجهاز اللاسلكى إذا كان بها جاز .

---

(١) استحدث الملاحق رقم ٦ من ملاحق شيكاغو سنة ١٩٤٤ الخاص بشروط تشغيل طائرات النقل التجارى الدولى الكثير من الأحكام التى تمس موضوع هذا القرار الوزارى . وسيكون ذلك موضع نظر عند اعداد التشريع الجديد .

(*) نشر بالوقائع المصرية العدد ١١٦ الصادر فى ٢٥ يونية سنة ١٩٤٢

قانون الملاحة الجوية الأسترالى صدر أولا سنة ١٩٢٠ ثم سنة ١٩٣٦ وأخيرا سنة ١٩٤٧

(٧) كشف بأسماء الركاب إذا كانت تقوم بنقل الأشخاص فى رحلات دولية .

(٨) بوليصة الشحن وقائمة بالمشحونات إذا كانت تقوم بنقل البضائع فى رحلات دولية[١] .

مادة ٢ — علاوة على الأوراق المبينة بالمادة السابقة ، يجب على الطائرات المسجلة بالقطر المصرى أن تحمل كل ورقة أخرى تنص عليها الأنظمة الحاضرة أو المستقبلة الخاصة بتنظيم الملاحة الهوائية .

ويجب حفظ الترخيص بالطيران وشهادات التسجيل والصلاحية للطيران ورخصة اللاسلكى فى جيب دفتر سجل الرحلات .

مادة ٣ — يجب أن تكون الأوراق التى تحملها الطائرة الأجنبية وهيئة قيادتها صادرة من السلطة الأجنبية المختصة فى الدولة التى سجلت بها الطائرة أو صادرة من السلطات المصرية المختصة .

مادة ٤ — تعفى الطائرات المصرية من حمل الأوراق المبينة فى الفقرة الرابعة من المادة الأولى فى حالة الطيران بقصد التعليم أو بقصد الحصول على شهادات أو إجازات على ألا تبتعد هذه الطائرات أثناء طيرانها أكثر من خمسة كيلومترات من حدود المطار أو كان طيرانها داخل منطقة تحددها مصلحة الطيران المدنى لهذا الغرض . ويشترط فى هذه الأحوال أن يكون الطالب الطيار قد نجح فى الكشف الطبى المقرر .

مادة ٥ — لا يجوز لأى شخص أن يثبت فى الطلبات المقدمة منه أو فى السجلات المسلمة اليه بيانات غير صحيحة بقصد الحصول على إجازة أو شهادة كما لا يجوز له أن يستعمل إجازة أو شهادة لا يحق له استعمالها

---

(١) ارجع فى فقرات هذه المادة الى الباب الخامس من اتفاقية شيكاغو سنة ١٩٤٤ باب الشروط الواجب توافرها فى الطائرات . (المواد ٢٩/٣٦) بومون ص ١٠١٩ .

أو أن يغير شهادة أو إجازة صادرة له أو أن يسمح باستعمالها للغير كما لا يجوز أن يغير بأية صورة كانت بيانات شهادة أو سجل سلم اليه .

مادة ٦ — لا يجوز لأى شخص يقل عمره عن ١٧ سنة ميلادية أن ينفرد بقيادة أية طائرة ولا لأى شخص أن يسمح له بقيادتها منفرداً على أنه يجوز للذين لا تقل أعمارهم عن ١٥ سنة ميلادية أن يقودوا الطيارات الشراعية والمطيرات .

مادة ٧ — لا يجوز لأى شخص أن يقوم بتعليم الطيران إلا إذا توافرت فيه الشروط الآتية[١] :

(١) أن يكون حاصلا على إجازة طيران قانونية لنوع الطائرات الذى يباشر عليه التعليم .

(٢) أن يكون حاصلا على ترخيص من مصلحة الطيران المدنى بتعليم الطيران وأن يشترط الترخيص على الشروط اللازمة لذلك .

ويعفى من ضرورة الحصول على ترخيص بالتعليم كل طيار يقود طائرة للنقل العام أو للأعمال الهوائية ويشرف أثناء ذلك على تدريب طيار آخر يكون حاصلا على إجازة حرف « ب » .

مادة ٨ — لا يجوز قيادة طائرة تقوم بالنقل العام أو بالأعمال الهوائية إلا لمن يكون حاصلا على إجازة طيران للنقل العام أو للأعمال الهوائية لنوع الطائرات التى يقودها .

مادة ٩ — على كل طائرة تقوم بالنقل العام الدولى فى مصر أو مارة بمصر أن يكون فيها شخص حاصل على اجازة ملاح ليقوم بأعمال الملاحة

---

(١) استحدث الملحق رقم واحد من ملاحق شيكاغو أحكاما كثيرة فى شأن شروط رجال الطاقم مما يتعين مراعاتها عند اعداد التشريع الجديد . وراجع الطبعة الثالثة من الملحق الأول وتسرى من ديسمبر سنة ١٩٥٢ الى ابريل سنة ١٩٥٥

(٧) كشف بأسماء الركاب إذا كانت تقوم بنقل الأشخاص فى رحلات دولية .

(٨) بوليصة الشحن وقائمة بالمشحونات إذا كانت تقوم بنقل البضائع فى رحلات دولية[١] .

مادة ٢ — علاوة على الأوراق المبينة بالمادة السابقة ، يجب على الطائرات المسجلة بالقطر المصرى أن تحمل كل ورقة أخرى تنص عليها الأنظمة الحاضرة أو المستقبلة الخاصة بتنظيم الملاحة الهوائية .

ويجب حفظ الترخيص بالطيران وشهادات التسجيل والصلاحية للطيران ورخصة اللاسلكى فى جيب دفتر سجل الرحلات .

مادة ٣ — يجب أن تكون الأوراق التى تحملها الطائرة الأجنبية وهيئة قيادتها صادرة من السلطة الأجنبية المختصة فى الدولة التى سجلت بها الطائرة أو صادرة من السلطات المصرية المختصة .

مادة ٤ — تعفى الطائرات المصرية من حمل الأوراق المبينة فى الفقرة الرابعة من المادة الأولى فى حالة الطيران بقصد التعليم أو بقصد الحصول على شهادات أو إجازات على ألا تبتعد هذه الطائرات أثناء طيرانها أكثر من خمسة كيلومترات من حدود المطار أو كان طيرانها داخل منطقة تحددها مصلحة الطيران المدنى لهذا الغرض . ويشترط فى هذه الأحوال أن يكون الطالب الطيار قد نجح فى الكشف الطبى المقرر .

مادة ٥ — لا يجوز لأى شخص أن يثبت فى الطلبات المقدمة منه أو فى السجلات المسلمة اليه بيانات غير صحيحة بقصد الحصول على إجازة أو شهادة كما لا يجوز له أن يستعمل إجازة أو شهادة لا يحق له استعمالها

---

(١) ارجع فى فقرات هذه المادة الى الباب الخامس من اتفاقية شيكاغو سنة ١٩٤٤ باب الشروط الواجب توافرها فى الطائرات . (المواد ٢٩/٣٦) بومون ص ١٠١٩ .

أو أن يغير شهادة أو إجازة صادرة له أو أن يسمح باستعمالها للغير كما لا يجوز أن يغير بأية صورة كانت بيانات شهادة أو سجل سلم اليه .

مادة ٦ — لا يجوز لأى شخص يقل عمره عن ١٧ سنة ميلادية أن ينفرد بقيادة أية طائرة ولا لأى شخص أن يسمح له بقيادتها منفرداً على أنه يجوز للذين لا تقل أعمارهم عن ١٥ سنة ميلادية أن يقودوا الطيارات الشراعية والمطيرات .

مادة ٧ — لا يجوز لأى شخص أن يقوم بتعليم الطيران إلا إذا توافرت فيه الشروط الآتية[١] :

(١) أن يكون حاصلا على إجازة طيران قانونية لنوع الطائرات الذى يباشر عليه التعليم .

(٢) أن يكون حاصلا على ترخيص من مصلحة الطيران المدنى بتعليم الطيران وأن يشترط الترخيص على الشروط اللازمة لذلك .

ويعفى من ضرورة الحصول على ترخيص بالتعليم كل طيار يقود طائرة للنقل العام أو للأعمال الهوائية ويشرف أثناء ذلك على تدريب طيار آخر يكون حاصلا على إجازة حرف « ب » .

مادة ٨ — لا يجوز قيادة طائرة تقوم بالنقل العام أو بالأعمال الهوائية إلا لمن يكون حاصلا على إجازة طيران للنقل العام أو للأعمال الهوائية لنوع الطائرات التى يقودها .

مادة ٩ — على كل طائرة تقوم بالنقل العام الدولى فى مصر أو مارة بمصر أن يكون فيها شخص حاصل على اجازة ملاح ليقوم بأعمال الملاحة

---

(١) استحدث الملحق رقم واحد من ملاحق شيكاغو أحكاما كثيرة فى شأن شروط رجال الطاقم مما يتعين مراعاتها عند اعداد التشريع الجديد . وراجع الطبعة الثالثة من الملحق الأول وتسرى من ديسمبر سنة ١٩٥٢ الى ابريل سنة ١٩٥٥

فيها إذا كانت تطير بدون هبوط لمسافة تزيد على ١٦٠ ك . م نهاراً أو ٢٥ ك.م ليلا . فاذا كانت تسير بدون هبوط لمسافة تزيد على ١٠٠٠ك.م نهاراً فوق البحار الحرة أو مناطق غير موضحة على الخرائط بعلامات مميزة ولا يمكن الاتصال اللاسلكى بها أو لمسافة ١٠٠٠ ك . م على الاطلاق ليلا . وجب أن يكون هذا الملاح حاصلا على اجازة ملاح من الدرجة الأولى .

وتعتبر الرحلة أنها فوق « البحار الحرة » إذا كانت أية نقطة على الخط المستقيم بين مبدأ هذه الرحلة ونهايتها تبعد من أقرب شاطىء بمسافة تزيد على ١٠٠ ك . م .

ومع ذلك يجوز للطيار الحاصل على إجازة ملاح أن يجمع بين أعمال الملاحة وأعمال القيادة فى الطائرة إلا فى الأحوال الآتية :

(١) إذا كانت الطائرة تقوم برحلة ليلية فوق مناطق غير موضحة على الخرائط بعلامات مميزة ولا يمكن الاتصال اللاسلكى بها .

(٢) إذا كانت الرحلة تستدعي وجود ملاح درجة أولى ولا يوجد بالطائرة « طيار ثان » يمكنه أن يقود الطائرة عند الاقتضاء .

مادة ١٠ — يجوز فى الحالتين المشار اليهما فى المادة السابقة أن يقوم بأعمال الملاحة أى فرد من هيئة قيادة الطائرة ما عدا الطيار وذلك علاوة على عمله الأصلى إذا كان حاصلا على إجازة الملاح المطلوبة .

مادة ١١ — يجب على كل طائرة توجب عليها الأنظمة المعمول بها فى مصر أن تشتمل على جهاز لاسلكى أن يكون بها موظف حاصل على إجازة عامل لاسلكى صادرة من سلطة مختصة ومعتمدة من السلطات المختصة بشئون الطيران فى الدولة المسجلة بها الطائرة ، إلا إذا كانت تطير فوق مناطق لا يمكن الاتصال اللاسلكى بها[١] .

---

(١) ارجع الى كتاب المهندس منير ميلاد المفتش الفنى بمصلحة الطيران المدنى عن قواعد الطيران الدولية والمصرية طبعة القاهرة (١٩٥٤) .

مادة ١٢ — إذا كانت هيئة قيادة الطائرة مكونة من جملة أشخاص وجب قيد أحدهم فى سجل رحلات الطائرة (دفتر السير) باعتبارة « الطيار المسئول » .

مادة ١٣ — يجب توافر الشروط الآتية فى طائرات النقل العام المسجلة فى القطر المصرى[1] :

(١) لايجوز لهذه الطائرات أن تطير قبل الكشف عليها فى خلال الأربعة والعشرين ساعة السابقة على طيرانها وفقا للمادتين ١٦ و ١٧ من هذا القرار وذلك للتحقق من سلامتها وإعطائها شهادة بذلك فاذا أصابها عطب اضطرها للهبوط ولم يكن أحد من هيئة قيادتها مرخص له باصلاحه فلايجوز لها أن تتابع رحلتها مالم يكشف عليها وتصدر لها شهادة سلامة جديدة بعد إصلاحها .

فاذا مضت أربع وعشرون ساعة على شهادة السلامة ولم تتم الرحلة بسبب أى عائق عدا العطب المذكور سابقا فيجوز أن تستأنف الطائرة رحلتها إلى جهة الوصول خلال الـ ٢٤ ساعة الصادر بها شهادة سلامة .

... ...

أما إذا أمضت الأربع والعشرون ساعة وهى طائرة فيجوز لها رغم ذلك متابعة الرحلة إلى جهة الوصول .

(٢) يجب أن يقوم بالكشف المذكور سابقا مهندس مرخص له بمزاولة هذا العمل وفقا للأنظمة المعمول بها فى مصر . فاذا تبين من الكشف سلامة الطائرة أصدر المهندس شهادة بذلك من نسختين بالصيغة الواردة فى المادة ١٧ من هذا القرار . ...

(٣) يبدأ احتساب مدة الأربع والعشرين ساعة المذكورة سابقا من الوقت الذى تم فيه الكشف طبقا للبيان الوارد فى الشهادة ،

(٤) يجب تقديم هذه الشهادة كلما طلبها المندوب المختص أو أحد رجال الأمن للاطلاع عليها ... ...

... ...

(١) راجع فى هذا الشأن الملحق رقم ٨ من ملاحق شيكاغو سنة ١٩٤٤ الطبعة الثالثة ويبدأ نفاذ أحكامها من ١٥ مايو سنة ١٩٥٢ بشأن شهادات صلاحية الطائرات للطيران . ويتعين مراعاة الأحكام المستحدثة عند إعداد التشريع الحديث .

(٥) يجوز للمهندس المختص إذا تبين عند الكشف على طائرة عدم سلامتها أن يسحب شهادة صلاحيتها للطيران أو يوقفها .

مادة ١٤ ـ يجب أن يحصل الكشف المنصوص عليه فى المادة السابقة طبقا للاجراءات الآتية :

(١) أن يقوم بالكشف على هذه الطائرة (أجهزتها ومعداتها عدا المحركات والتركيبات والأجهزة المتصلة بها) مهندس حائز على إجازة هندسة حرف (ا) لطراز الطائرة المطلوب التفتيش عليها .

(٢) أن يقوم بالكشف على المحركات والتركيبات والأجهزة المتصلة بها مهندس حائز لإجازة هندسة حرف (ج) لطراز المحركات المطلوب الكشف عليها .

مادة ١٥ ـ يجب أن تكون شهادة سلامة الطائرة المنصوص عليها فى المادة ١٣ بالصيغة الآتية :

شهادة سلامة طائرة[1]

طراز الطائرة ... ...

علامات الجنسية والتسجيل ... ...

(١) أشهد بموجب هذا أننى كشفت اليوم على الطائرة الموضحة بهذه الشهادة (بما فيها من أجهزة ومعدات خاصة بها ماعدا محركها والتركيبات والأجهزة المتصلة به) وتأكدت من سلامة الطيران عليها اذا روعيت الشروط المتعلقة بالحمولة وتوزيعها المبينة فى شهادة صلاحيتها للطيران .

تم هذا الكشف فى الساعة ... ...

التاريخ ... ... امضاء المهندس ورقم إجازته

(٢) أشهد بموجب هذا أننى كشفت اليوم على محركات الطائرة الموضحة بهذه الشهادة وجميع تركيباتها والأجهزة المتصلة بها . وتأكدت من أنها صالحة من جميع الوجوه لتسيير الطائرة بأمان .

تم هذا الكشف فى الساعة ... ...

التاريخ ... ... إمضاء المهندس ورقم إجازته

(١) راجع قانون الطيران لمؤلفه بومون طبعة لونده سنة ١٩٥١ ص ١٠٣٠ بند ٣٤٦٥ والقانون النورويجى الحديث سنة ١٩٤٩ المواد ١٧/٢٢

مادة ١٦ — يجب على الطيار المسئول فى كل طائرة مصرية أو أجنبية داخل الحدود المصرية أن يتحقق قبل الطيران من[1] :

(١) أن الطائرة تحتوى على جميع الأجهزة والمعدات المقررة وأنها هى وهذه الأجهزة والمعدات فى حالة صالحة للقيام بالرحلة المقصودة .

(٢) أن كل الأجهزة والمعدات الإضافية المقررة واللازمة لسلامة الرحلة المقصودة صالحة للاستعمال .

(٣) أن الحمولة وكيفية توزيعها مطابقتان لما هو مبين بشهادة صلاحية الطائرة للطيران .

(٤) أن لا يحجب نظر الطيار تلوين أو عطب بنوافذ الطائرة . أو وجود رواسب عليها أو أى جسم غريب غير أجزاء الطائرة .

(٥) أن بالطائرة من الوقود والزيت والمياه مايكفى لإتمام الرحلة المقصودة .

وعليه فيما يتعلق بطائرات النقل العام أن يوقع على نسختين من الشهادة الموضحة صيغتها فى المادة ١٧ وذلك قبل قيامه بالطيران وأن يتثبت من أن الشهادة المبينة فى المادة ١٦ مستوفاة .

مادة ١٧ — تكتب الشهادة المبينة فى الفقرة الأخيرة من المادة السابقة بالصيغة الآتية :

علامات الجنسية والتسجيل ... ...

الرحلة المقصودة : من ... ... إلى ... ...

أشهد بموجب هذا بأننى تحققت من :

(١) أن الطائرة تحتوى على جميع الأجهزة والمعدات المقررة وأنها هى وهذه الأجهزة والمعدات فى حالة صالحة للرحلة المقصودة .

---

(١) راجع الملحق رقم ٢ من ملاحق شيكاغو الطبعة الثانية من أول سبتمبر سنة ١٩٥٢ شأن قواعد الجو .

قانون الملاحة الجوية فى بوليفيا صدر فى ١٠ يناير سنة ١٩٣٩

(٥) يجوز للمهندس المختص إذا تبين عند الكشف على طائرة عدم سلامتها أن يسحب شهادة صلاحيتها للطيران أو يوقفها .

مادة ١٤ — يجب أن يحصل الكشف المنصوص عليه فى المادة السابقة طبقا للاجراءات الآتية :

(١) أن يقوم بالكشف على هذه الطائرة (أجهزتها ومعداتها عدا المحركات والتركيبات والأجهزة المتصلة بها) مهندس حائز على إجهازة هندسة حرف (ا) لطراز الطائرة المطلوب التفتيش عليها .

(٢) أن يقوم بالكشف على المحركات والتركيبات والأجهزة المتصلة بها مهندس حائز لإجازة هندسة حرف (ج) لطراز المحركات المطلوب الكشف عليها .

مادة ١٥ — يجب أن تكون شهادة سلامة الطائرة المنصوص عليها فى المادة ١٣ بالصيغة الآتية :

شهادة سلامة طائرة [1]

طراز الطائرة ... ...

علامات الجنسية والتسجيل ... ...

(١) أشهد بموجب هذا أننى كشفت اليوم على الطائرة الموضحة بهذه الشهادة (بما فيها من أجهزة ومعدات خاصة بها ماعدا محركها والتركيبات والأجهزة المتصلة به) وتأكدت من سلامة الطيران عليها اذا روعيت الشروط المتعلقة بالحمولة وتوزيعها المبينة فى شهادة صلاحيتها للطيران .

تم هذا الكشف فى الساعة ... ...

التاريخ ... ... امضاء المهندس ورقم إجازته

(٢) أشهد بموجب هذا أننى كشفت اليوم على محركات الطائرة الموضحة بهذه الشهادة وجميع تركيباتها والأجهزة المتصلة بها . وتأكدت من أنها صالحة من جميع الوجوه لتسيير الطائرة بأمان .

تم هذا الكشف فى الساعة ... ...

التاريخ ... ... إمضاء المهندس ورقم إجازته

---

(١) راجع قانون الطيران لمؤلفه بومون طبعة لونده سنة ١٩٥١ ص ١٠٣٠ بند ٣٤٦٥ والقانون النورويجى الحديث سنة ١٩٤٩ المواد ٢٢/١٧

مادة ١٦ — يجب على الطيار المسئول فى كل طائرة مصرية أو أجنبية داخل الحدود المصرية أن يتحقق قبل الطيران من[1] :

(١) أن الطائرة تحتوى على جميع الأجهزة والمعدات المقررة وأنها هى وهذه الأجهزة والمعدات فى حالة صالحة للقيام بالرحلة المقصودة .

(٢) أن كل الأجهزة والمعدات الإضافية المقررة واللازمة لسلامة الرحلة المقصودة صالحة للاستعمال .

(٣) أن الحمولة وكيفية توزيعها مطابقتان لما هو مبين بشهادة صلاحية الطائرة للطيران .

(٤) أن لايحجب نظر الطيار تلوين أوعطب بنوافذ الطائرة . أووجود رواسب عليها أوأى جسم غريب غير أجزاء الطائرة .

(٥) أن بالطائرة من الوقود والزيت والمياه مايكفى لإتمام الرحلة المقصودة .

وعليه فيما يتعلق بطائرات النقل العام أن يوقع على نسختين من الشهادة الموضحة صيغتها فى المادة ١٧ وذلك قبل قيامه بالطيران وأن يتثبت من أن الشهادة المبينة فى المادة ١٦ مستوفاة .

مادة ١٧ — تكتب الشهادة المبينة فى الفقرة الأخيرة من المادة السابقة بالصيغة الآتية :

علامات الجنسية والتسجيل ... ...

الرحلة المقصودة : من ... ... إلى ... ...

أشهد بموجب هذا بأنى تحققت من :

(١) أن الطائرة تحتوى على جميع الأجهزة والمعدات المقررة وأنها هى وهذه الأجهزة والمعدات فى حالة صالحة للرحلة المقصودة .

---

(١) راجع الملحق رقم ٢ من ملاحق شيكاغو الطبعة الثانية من أول سبتمبر سنة ١٩٥٢ شأن قواعد الجو .

قانون الملاحة الجوية فى بوليفيا صدر فى ١٠ يناير سنة ١٩٣٩

(٢) أن جميع الأجهزة والمعدات الاضافية واللازمة لسلامة الرحلة صالحة للاستعمال .

(٣) أن الحمولة وتوزيعها مطابقتان لما هو مبين بشهادة صلاحية الطائرة للطيران .

(٤) أن لا يحجب نظر الطيار عائق من غير أجزاء جسم الطائرة أو يحجبه تلوين أو عطب بنوافذ الطائرة أو وجود رواسب عليها .

(٥) أن بالطائرة من الوقود والزيت والمياه ما يكفى لإتمام الرحلة المزمعة .

الإمضاء ... ...

الساعة ... ...

التاريخ ... ...

مادة ١٨ — يجب على الطيار المسئول أن يرسل إلى مالك الطائرة أو من يمثله نسخة من كل من الشهادتين المذكورتين فى المادتين ١٤ و ١٧ من هذا القرار وأن يحفظ الصورة الأخرى فى الطائرة حتى ينتهى مفعولها فيرسلها إلى مالك الطائرة .

وعلى المالك أن يحتفظ بجميع صور هذه الشهادات لمدة ستة أشهر من تاريخ توقيعها .

مادة ١٩ — يجب على كل طائرة للنقل العام تطير فى خط سير منتظم أن لا تبدأ رحلتها ما لم يعد الشخص الذى قام بشحنها كشفا يشتمل على جميع البيانات الواردة بالمادة ٢١ ويطلع الطيار المسئول عليه .

مادة ٢٠ — يجب أن يشتمل كشف الأوزان المذكورة فى المادة السابقة على البيانات الآتية :

(١) علامات جنسية وتسجيل الطائرة .

(٢) بيان تفصيلى عن الرحلة .

قانون الملاحة الجوية فى شيلى صدر فى ٢٠ يناير سنة ١٩٤٧ وفى كولومبيا القانون رقم ٨٩ بتاريخ ٢٦ مايو سنة ١٩٣٨ وفى جمهورية كوستاريكا رقم ٧٦٢ فى ١٨ أكتوبر سنة ١٩٤٩

(٣) الأوراق المختلفة التي يمكن التوسل بها إلى معرفة الوزن الكلى (مثل «الوزن الفارغ» و«وزن المعدات غير المثبتة» والوقود والزيت والركاب والبضائع الخ.....).

(٤) شهادة من الشخص الذى قام بشحن الطائرة بأنه وزع الشحنة طبقا للتعليمات المعتمدة من مدير عام الطيران المدنى.

مادة ٢١ — يجب أن يرسل كشف الأوزان إلى مالك الطائرة وعلى هذا المالك أن يحتفظ به لمدة ستة شهور.

مادة ٢٢ — يجب على كل طائرة تطير فوق مدينة أو قرية أن تكون على ارتفاع كاف يمكنها من الهبوط بخارج هذه المدينة أو القرية اذا تعطلت فيها وسائل التسيير ولايسرى ذلك على الطائرات التى تقوم أو تهبط فى المطارات إذا لم تبتعد بأكثر من ٢ ك. م عن أقرب نقطة من حدود المطـار[1].

مادة ٢٣ — لايجوز لأية طائرة تطير فى القطر المصرى أن تحمل أى شخص فوق أجنحتها أو فى أى جزء منها غير مخصص للركوب .. إلا فى الأحوال الآتية:

(١) لإجراء إصلاحات في الطائرة أو معداتها أو القيام بأى عمل تقتضيه سلامة الطائرة أو ركابها أو البضائع المشحونة فيها.

(٢) للوصول إلى مكان المشحونات أو مخزن الطائرة إذا لم توجد وسيلة أخرى.

(٣) إذا كان هذا الشخص حاصلا على ترخيص كتابى من مصلحة الطيران المدنى يبيح له القيام بعمل معين فى الطائرة لايمكن إتمامه بغير هذه الوسيلة.

---

(١) واجع فى القواعد الفنية مؤلف المهندس منير ميلاد فى قواعد الطيران الدولية المصرية طبعة ١٩٥٤ السابق الاشارة اليه صفحة ٢٠٥ وما بعدها.

صدر قانون الملاحة الجوية فى جمهورية الدومنيك بتاريخ ١٩ يناير سنة ١٩٤٩ وفى جمهورية الأكوادور بتاريخ ١٢ سبتمبر سنة ١٩٣٦

مادة ٢٤ — لايجوز لأية طائرة أن تسحبها طائرة أخرى أو تسحب هى طائرة ما أو علما أو إعلانا أو مايماثل ذلك إلا اذا سمحت شهادة صلاحيتها للطيران بذلك على أن تراعى الشروط المنصوص عليها فى هذه الشهادة مالم تحصل على إذن كتابى بذلك من مصلحة الطيران المدنى.

مادة ٢٥ — لايجوز لطائرة النقل العام المسجلة بالقطر المصرى وهى تحمل ركابا على خط سير منتظم أن تطير فوق البحر أو فوق مياه داخلية إلا إذا كان فى إمكانها الوصول إلى اليابس فى حالة ما إذا تعطل محركها أو أحد محركاتها . ويستثنى من ذلك الطائرات المائية .

مادة ٢٦ — لايجوز لأية طائرة تطير فوق الأراضى المصرية أن تقوم بطيران بهلوانى أو طيران خطر على سبيل الاستعراض فوق مدينة أو قرية أو منطقة آهلة بالسكان بغير ترخيص خاص من مصلحة الطيران المدنى.

ولايجوز تنظيم أو اقامة مباراة بين الطائرات أو استعراض طيران من أى نوع كان إلا بترخيص كتابى من مصلحة الطيران المدنى .

مادة ٢٧ — لايجوز لأية طائرة تطير فوق أو بالقرب من أى مكان أو على مقربة منه يكون فيه جمع من الناس احتشد لمشاهدة حفلة عامة إلا بترخيص كتابى من مصلحة الطيران المدنى ومن منظمى الحفلة . ويستثنى من ذلك :

(١) الطائرة التى تشترك فى مباراة أو استعراض مرخص به وهى بهذه المثابة تطير فوق الجمهور.

(٢) الطائرة التى يستعملها البوليس لأغراض متعلقة بالأمن العام .

(٣) الطائرة التى تضطر إلى الطيران فوق أى جمع من الناس أثناء هبوطها إلى مطار أو قيامها منه .

قانون الملاحة الجوية فى دولة فنلنده بتاريخ ٢٥ مايو سنة ١٩٢٣ ثم عدل بقانون صدر فى ١٥ يونيه سنة ١٩٢٨ ثم عدل أخيرا فى ١٥ أبريل سنة ١١٣٢

(٤) الطائرة التى يوجب خط سيرها الطيران فوق أى جمع من الناس يشرط أن تكون على ارتفاع مناسب عند مرورها فوق ذلك الجمع على النحو المبين فى المادة ٢٢

مادة ٢٨ — لايجوز لأية طائرة أن تطير طيرانا منخفضا أو بطريقة قد ينجم عنها خطر للأشخاص والحيوان والممتلكات أوأن ينجم عنها ذعر للإنسان أو ذعر أونفور للحيوان والطيور فى المناطق المقررة للصيد.

مادة ٢٩ — لايجوز لأية طائرة تحمل ركابا أن تقوم بطيران بهلوانى أو استعراضى إلا إذا تأكد الطيار المسئول أن كل راكب وكل طيار قد أوثق وثاقا تاما بحزام الكتف المقرر على أن يكون هذا الحزام فى حالة صالحة للاستعمال.

مادة ٣٠ — لايجوز لأية طائرة بها أجهزة قيادة مزدوجة أن تطير وبها شخص يجلس على أحد مقعدى القيادة لايكون حاصلا على إجازة الطيران أوراكبا لتعلم الطيران أوكان أحد جهازى القيادة قد فصل أوحجب بحيث لايمكن استخدامه أو جزء منه.

مادة ٣١ — لايجوز لأى شخص غير ذى صفة أن يتدخل فى أعمال أى فرد من هيئة قيادة الطائرة أو إعاقته عن عمله أو العبث بأى جزء من أجزاء الطائرة أو معداتها أو أن يرتكب أى عمل من شأنه أن يعرض سلامة الطائرة أو هيئتها أو ركابها للخطر.

مادة ٣٢ — لايجوز التدخين مطلقا داخل الطائرة فى غير الأمكنة المرخص فيها بذلك. ويجب على مالك الطائرة أن يدل على هذه الأمكنة باعلانات تلصق بشكل واضح داخل الطائرة. ولايجوز تخصيص أماكن للتدخين بدون ترخيص كتابى من مصلحة الطيران المدنى ما لم يكن مكان التدخين مبينا فى شهادة صلاحيتها للطيران.

أما فى جمهورية جواتيمالا فقد صدر قانون الملاحة الجوية فى ٧ أبريل سنة ١٩٤٩ وفى جمهورية هندوراس فقد صدر فى ١٤ مايو سنة ١٩٥٠

وفى حالة تعيين مكان لهذا الغرض وجب أن يلصق بشكل واضح داخل الطائرة وفى المكان المذكور إعلان بذلك .

مادة ٣٣ ـ يجب فى طائرات النقل العام أن لاتوجد عوائق من أى نوع كان فى منافذ الخروج وألا تكون هذه المنافذ مقفلة بحيث يصعب المسارعة بفتحها عند الحاجة ويجب أن يعلق فى الطائرة بشكل واضح بيان عن المنافذ التى تستخدم فى حالات الطوارئ وكيفية استعمالها .

مادة ٣٤ ـ لايجوز فى غير حالات الطوارئ أن يلقى بشئ من الطائرة ماعدا الرمل الناعم والماء اللذين يكونان قد حملا لغرض إثقال الطائرة وكذلك الأجهزة المولدة للدخان والمواد اللازم استعمالها فى شؤون الملاحة لضمان سلامة الطائرة والمواد الأخرى التى ترخص مصلحة الطيران المدنى بالقائها فى الحالات التى تحددها ، ويجب أن تتخذ جميع الاحتياطات لتفادى الإهمال الذى قد ينشأ عنه سقوط أى شئ من الطائرة (١) .

مادة ٣٥ ـ لايجوز استعمال المظلات الواقية للهبوط من الطائرة إلا فى حالات الطوارئ أو بترخيص كتابى من مصلحة الطيران المدنى تحدد فيه الشروط والتعليمات الواجبة الاتباع .

مادة ٣٦ ـ يجب على كل طيار يرغب القيام برحلة داخل القطر المصرى أن يحصل من ضابط المطار المسئول على رخصة تحرر على استمارة رقم ٥٥ ط.م .

ويجب على الطيار أن يبين فى الاستمارة المذكورة تفاصيل الرحلة وكافة البيانات المطلوبة التى يسهل الاستدلال منها على موقع الطائرة فى حالة اضطرارها للهبوط فى منطقة غير مأهولة لاتتوافر فيها وسائل المواصلات.

---

(١) راجع أحكام اتفاقية روما الدولية للطيران الصادر بها القانون رقم ٣٩٦ لسنة ١٩٥٣ بتاريخ ١٩٥٣/٨/١٥ بشأن التعويض من الأضرار التى تصيب ما ومن على سطح الأرض من جراء طائرة أجنبية وما يلقى منها وصدر مرسوم اصدارها فى فبراير سنة ١٩٥٤

ولا يجوز للطائرات ذوات المحرك الواحد أو للطائرات التى لا تحمل جهازا لاسلكيا يمكن بواسطته الاتصال مع الطائرات أن تطير فوق المناطق غير المأهولة إلا إذا سلكت الطرق الهوائية المعتمدة أو حصلت على ترخيص من مصلحة الطيران المدنى .

مادة ٣٧ — يجب على كل فرد أو هيئة تباشر أعمال الطيران المدنى فى مصر أن تمد مصلحة الطيران المدنى بكل البيانات والمعلومات المتعلقة بالإحصاء عن الطيران وحركته الذى تقوم به .

مادة ٣٨ — على وكيل الوزارة ومدير عام الطيران المدنى تنفذ هذا القرار ويعمل به من تاريخ نشره فى الجريدة الرسمية ،

تحريرا فى ١١ جمادى الأولى سنة ١٣٦١ (٢٦ مايو سنة ١٩٤٢)

أحمد حمدى سيف النصر

لعـــل ....

أحسن ما نوصى به الشارع المصرى الحديث لوضع تشريع جديد فى موضوع هذا القرار القديم ... هو الرجوع إلى أحكام :

لائحة المرور الجوى فوق فرنسا وهى الصادرة فى فرنسا بالمرسوم رقم ٤٧ — ٢٠٣٠ بتاريخ ٢١ أغسطس سنة ١٩٤٧ لتنظيم حركة المرور الجوى فوق أقاليم فرنسا وقد صدرت لاحقة لتوقيع فرنسا على اتفاقية شيكاغو الدولية سنة ١٩٤٤ (منشور فى الوقائع الفرنسية الرسمية لسنة ١٩٤٧ صفحة ١٠٣٤٧) .

(ض . ص)

قرار وزارى رقم ٢٩ لسنة ١٩٤٢ [1]

خاص بتقسيم الطائرات و بشهادات الصلاحية للطيران (*)

وزير الدفاع الوطنى

بعد الاطلاع على المرسوم الصادر فى ٢٣ مايو سنة ١٩٣٥ الخاص بتنظيم الملاحة الجوية ؛

قرر ما هو آت :

مادة ١ — فيما يتعلق بهذا القرار تؤدى الكلمات الآتية المعانى المذكورة أمامها وهى :

(طائرة) : تشمل الطائرة ومعداتها .

(تصميم نموذجى) : كل تصميم لطائرة لم يسبق صنع مثيل لها .

(طائرة نموذجية) : تعنى أول طائرة كاملة تم صنعها وفقاً لتصميم نموذجى وصدرت لها شهادة صلاحية للطيران .

(*) نشر "بالوقائع المصرية" — العدد ١٢١ الصادر فى ٢ يوليه سنة ١٩٤٢

(١) راجع ملحق شيكاغو رقم ٨ الخاص بشهادات صلاحية الطائرات للطيران . وكذلك الملحق رقم ٦ الخاص بشروط تشغيل طائرات النقل التجارى الدولى . ففيهما من الأحكام المستحدثة والتوصيات التى أوصت بها المنظمة الدولية للطيران المدنى ما يعين على تنقيح أحكام هذا القرار .

(طائرة متسلسلة) : كل طائرة كاملة يتم صنعها وفقاً لتصميم الطائرة النموذجية [١].

(نموذجي أو متسلسل) : إذا وصف بهما أى جزء من أجزاء الطائرة أو محركها أو معداتها فانهما تعنيان بالنسبة للجزء الموصوف نفس المعانى الموضحة سابقاً .

مادة ٢ — تنقسم الطائرات من حيث استخدامها إلى الأقسام الآتية :

(١) طائرات عادية .

(٢) طائرات مخصصة .

(٣) طائرات بهلوانية .

وتنقسم الطائرات العادية إلى الأقسام الآتية :

(ا) طائرات النقل العام للركاب .

(ب) طائرات النقل العام للبريد .

(ج) طائرات النقل العام للبضائع .

(د) طائرات خاصة .

(هـ) طائرات للأعمال الهوائية .

وتنقسم الطائرات المخصصة إلى القسمين الآتيين :

(و) طائرات السباق والأرقام القياسية .

(١) راجع فى شهادات الصلاحية فى القانون الانجليزى بوبون ص ٢٢٩ بند ٢٥٧ وما بعده — أما فى القانون الايطالى سنة ١٩٤٢ فارجع الى المواد من ٧٤٣ الى ٧٤٨ — وعن رجال الجو المواد ٧٣١/٧٤٢

(ز) طائرات الأبحاث والتجارب .

مادة ٣ — لا يجوز للطائرات العادية بأنواعها الخمسة أن تطير بسرعة يسجلها العداد تزيد على السرعة التى تحددها مصلحة الطيران المدنى فى شهادة صلاحيتها للطيران ولا يجوز لها أن تقوم بحركات يترتب عليها تغيير مفاجئ فى وضعها .

مادة ٤ — تبين مصلحة الطيران المدنى شروط طيران الطائرات المخصصة حسب حالة كل منها والعمل الذى يراد القيام به وتشمل هذه الشروط على بيان المناطق والمدد التى يجوز الطيران فيها .

مادة ٥ — يجوز للطائرات البهلوانية أن تطير بأية سرعة كما يجوز لها القيام بالحركات البهوانية كلما أرادت ذلك . مع مراعاة أحكام النظم القائمة الخاصة بالطيران .

مادة ٦ — يجوز أن تعتبر الطائرة داخلة فى أكثر من قسم واحد من الأقسام الواردة فى المادة الثانية من هذا القرار . وفى هذه الحال يجب أن تتوافر فيها أشد الشروط الموضوعة لتلك الأقسام .

مادة ٧ — لا يجوز لأية طائرة أن تستخدم فى غرض غير الغرض المحدد للقسم الذى تنتمى اليه والمبين فى شهادة صلاحيتها للطيران إلا إذا حصلت على ترخيص كتابى من مصلحة الطيران المدنى بذلك .

مادة ٨ — يقدم طلب شهادة صلاحية الطائرة للطيران على استمارة رقم ١٤ ط . م إلى مصلحة الطيران المدنى وتصدر هذه الشهادة على استمارة رقم ٥٩ ط . م بتوقيع المدير العام أو وكيله .

راجع فى باب رجال الملاحة الجوية القانون اليابانى رقم ٢٣١ لسنة ١٩٥٢ الفصل الرابع المواد من ٢٢ إلى ٣٦ وهذا القانون من أحدث تشريعات الطيران الوطنية فى العالم . (ض . ص)

ويجوز للطائرات المقيدة فى السجل المصرى الصادر لها شهادة صلاحية للطيران من دولة أجنبية أن تطلب الى مصلحة الطيران المدنى على استمارة رقم ٥٩ ط .م اعتماد شهادتها لمدة تنتهى بانتهاء العمل بها على ألا تزيد هذه المدة على ١٢ شهراً .

مادة ٩ــ تضع مصلحة الطيران المدنى الشروط التى يجب توافرها فى الطائرة للحصول على شهادة بصلاحيتها للطيران أو لاعتماد شهادتها الأجنبية ويراعى فى تلك الشروط ما تقرره اللجنة الدولية للملاحة الهوائية بقدر المستطاع [1] .

مادة ١٠ــ على كل طالب لشهادة صلاحية للطيران لم يسبق صدور مثلها للطائرة القيام بما يأتى :

(١) إذا كان الطلب خاصاً بطائرة نموذجية أن يرفق به على حساب الطالب وبمجرد البدء فى صنع الطائرة رسومات التصميم وحساباته وتقارير عن الاختبارات التى أجريت للتحقق من أن الشروط المشار اليها فى المادة السابقة وغير ذلك من شروط تراها لازمة مصلحة الطيران المدنى متوافرة فيما يتعلق بتصميم وضع الطائرة وتوزيع الحمولة وقوة مقاومة أجزائها والمواد المصنوعة منها ومعداتها وكل ما يتعلق بسلامة طيرانها .

(٢) إذا كان الطلب خاصاً بطائرة متسلسلة يجب أن يقدم لمصلحة الطيران المدنى ما يدل على أن التصميم هذه الطائرة ينطبق على تصميم طائرة نموذجية منحت شهادة صلاحية للطيران وأن تقدم الطائرة لاجراء الكشف عليها وعمل الاختبارات التى تطلبها مصلحة الطيران المدنى .

---

(١) راجع الملحق رقم ٨ من ملاحق اتفاقية شيكاغو سنة ٩٤٤ الطبعة الثالثة ويبدأ تاريخ نفاذ أحكامها من ١٥ مايو سنة ١٩٥٢ ومعلوم أن اتفاقية شيكاغو وما لحق بها أصبحت ركنا ركينا من تشريعات الطيران المصرية بعد التصديق عليها فى ١٢/٤/١٩٤٧

مادة ١١ — على كل من يطلب اعتماد شهادة صلاحية للطيران صادرة من سلطة مختصة فى دولة أجنبية أن يقدم هذه الشهادة مشفوعة باقرار تبين فيه الأغراض التى ستستخدم فيها بالقطر المصرى ، وعليه كذلك أن يقدم الطائرة للكشف عليها فى الوقت والمكان اللذين تحددهما مصلحة الطيران المدنى .

مادة ١٢ — إذا كان طلب اعتماد شهادة صلاحية أجنبية خاصة بطائرة استوردت إلى القطر المصرى غير مركبة فعلى الطالب أن يقدم علاوة على ما هو مبين فى المادة السابقة الشهادات التى تثبت بأن الطائرة قد بنيت بعد وصولها إلى القطر المصرى واختبرت طبقاً لما هو وارد فى المادة الخامسة عشرة من هذا القرار .

مادة ١٣ — يسرى مفعول شهادة الصلاحية الصادرة أو المعتمدة للمدة المبينة فى نفس الشهادة على ألا تزيد على ١٢ شهراً ، ولا يجوز تجديد سريان مفعولها لمدة أخرى إلا إذا أجرى للطائرة (عمرة شاملة) تحت إشراف شخص مرخص له بذلك وتم اختبارها والكشف عليها للتحقق من صلاحيتها للطيران .

مادة ١٤ — إذا انتهى العمل بشهادة صلاحية أجنبية معتمدة أو غير معتمدة لطائرة يجب لحصولها على شهادة صلاحية مصرية اتباع الاجراءات الموضحة فى المادة السابقة .

مادة ١٥ — يجب أن يكون تركيب الطائرة أو اجراء إصلاحات أو تعديلات رئيسية فيها أو تغيير فى محركاتها أو ابدالها تحت إشراف مهندس مرخص له بذلك ، على أن يقوم بعد ذلك بتجربة الطائرة طيار من قبل الطالب وفقاً لنظام تعتمده مصلحة الطيران المدنى .

مادة ١٦ — يجب على كل طائرة حاصلة على شهادة صلاحية سارية المفعول أن يكتب عليها بطريقة واضحة البيانات الآتية :

(١) وزنها الفارغ .

راجع قانون الطيران فى ايسلندة بتاريخ ١٤ يونيو سنة ١٩٢٩ ثم عدل فى ١٧ مايو سنة ١٩٤٧ وقانون الملاحة الجوية الدولية لوكسمبورج بتاريخ ٣١ يناير سنة ١٩٤٨

(٢) أقصى وزن لها وهى محملة مرخص به فى شهادة صلاحيتها ، وأن يرفق بشهادة صلاحيتها للطيران قائمة معتمدة من مصلحة الطيران المدنى تشتمل على بيان جميع المعدات والأجهزة التى يشملها وزنها الفارغ بما فى ذلك مياه خزانات التبريد .

مادة ١٧ — لا يجوز لمالك طائرة حائزة لشهادة صلاحية معمول بها أن يجرى أى تعديل فى الطائرة أو أحد أجزائها أو معداتها ما لم يحصل مقدماً على موافقة مصلحة الطيران المدنى ، وعلى المالك فى هذه الحال أن يقدم ما يلزم من بيانات خاصة بالتصميم وحساباته وبتقارير الاختبارات وبالرسوم التى تتعلق بهذا التعديل .

مادة ١٨ — للمندوب المختص أن يفتش على كل طائرة حائزة على شهادة صلاحية معمول بها بحيث إذا تبين له وجود ما يؤثر على سلامة الطيران بها جاز له سحب هذه الشهادة حتى يتم اجراء الإصلاح أو التعديل اللازم .

مادة ١٩ — لا يجوز لأية طائرة أجرى لها (عمرة شاملة) أو إصلاح أو تعديل أو تغيير فى أى جزء منها أن تطير بعد ذلك إلا إذا توافرت فى اجراء هذه العمليات الشروط الآتية :

(١) أن يكون العمل الذى أجرى فيها مطابقاً من جميع وجوهه للتصميم النموذجى للطائرة نفسها بما فى ذلك التعديلات التى أدخلت على ذلك التصميم أو على الطائرة وفقاً لتعليمات الهيئة المختصة التى اعتمدت التصميم النموذجى أو لتعليمات مصلحة الطيران المدنى أو وفقاً لطرق الإصلاح الصادرة من مصنع الطائرة واعتمدتها الهيئات المختصة .

(٢) أن تكون جميع المواد المستعملة من نفس المواد التى رخص باستعمالها فى التصميم النموذجى للطائرة أو فى تعديله .

قانون الملاحة الجوية فى المكسيك بتاريخ ٢٧ ديسمبر سنة ١٩٤٩ وفى جمهورية نيكاراجوا صدر بتاريخ ١٣ يونيو سنة ١٩٤٤ وفى نيوزيلندة صدر سنة ١٩٤٨

(٣) أن يكشف على جميع العمليات الكشف الذى تتطلبه كل حالة .

(٤) أن تصدر شهادة بالكشف على الوجه المبين فى المادة ٢٠ من هذا القرار ومع ذلك إذا تعذر توافر الشروط المذكورة جاز إجراء إصلاح مؤقت يمكن الطائرة من الوصول إلى أقرب مكان تتوافر لها فيه هذه الشرووط كما يجوز للطيار فى هذه الحال أن يقود الطائرة تحت مسئوليته إلى ذلك المكان بعد أن يتأكد شخصياً من وفاء الاصلاح بالغرض المطلوب .

فاذا أريد اعتماد هذا الاصلاح المؤقت بصفة دائمة اعتبر تعديلا للطائرة وفى هذه الحال لا يجوز لها أن تطير قبل استيفاء الشروط اللازمة وفقاً للمادة ١٧ من هذا القرار .

مادة ٢٠ — يجب أن يذيل كل تقرير عن (عمرة شاملة) أو إصلاح أو تعديل أو إبدال فى أية طائرة بالشهادة المطلوبة فى المادة السابقة بالصيغة الآتية :

أقر بموجب هذا أنى عندما أجريت { العمرة الشاملة / الاصلاح / التعديل / الابدال } المبين

أو المبينة فى هذا التقرير قد راعيت الشروط الواجب توافرها طبقاً لقانون الملاحة الهوائية والمراسيم والقرارات واللوائح الصادرة تنفيذاً له .

التاريخ... ... ... امضاء المهندس الأرضى ورقم إجازته .

فى دولة النورويج صدر قانون الملاحة الجوية بتاريخ ٧ ديسمبر سنة ١٩٢٣ ثم عدل فى ١١ مارس سنة ١٩٤٩ وفى هولندة صدر بتاريخ ٣٠ يوليو سنة ١٩٢٦ ثم عدل بقانون ١٢ ديسمبر سنة ١٩٣٥ أما فى جمهورية الفلبين فينظم الملاحة الجوية قانون ٢٠ يونيو سنة ١٩٥٢

مادة ٢١ — يجب أن يوقع الشهادة المذكورة فى المادة السابقة مهندس تؤهله إجازته لإجراء العمرة الشاملة أو الاصلاح أو التعديل أو الإبدال الموضح بالشهادة أو أن يوقع عليها ممثل هيئة أو شركة معتمدة لإصدار مثل هذه الشهادات أو الضابط المسئول عن الورش إذا كان العمل قد أجرى فى ورش سلاح الطيران الملكى المصرى .

مادة ٢٢ — يجب أن تقيد الشهادات المنوه عنها فى المواد السابقة فى سجل الطائرة إذا كان العمل قد أجرى فى الطائرة نفسها وفى سجل المحرك إذا كان العمل قد أجرى فى محركها . فاذا لم يوجد هذا السجل وقت العمل جاز تحرير شهادة منفصلة بذلك على أن تلصق فيما بعد بالسجل المذكور .

مادة ٢٣ — لمصلحة الطيران المدنى أن تلغى أو توقف شهادة صلاحية أية طائرة لمجرد الشك فى سلامة طيرا أو فى صلاحية طرازها للطيران بطريقة مأمونة .

مادة ٢٤ — على وكيل الوزارة ومدير عام الطيران المدنى تنفيذ هذا القرار ويعمل به من تاريخ نشره بالجريدة الرسمية (١)

تحريرا فى ٩ جمادى الآخرة سنة ١٣٦١ (٢٣ يونيه سنة ١٩٤٢) .

حمدى سيف النصر

---

(١) قارن أحكام هذا القرار المصرى بأحكام المرسوم الفرنسى الصادر قبله بتاريخ ٣٠ اكتوبر سنة ١٩٣٧ لتدرك الفوارق فى اتجاه التشريع . وقد عدل هذا المرسوم فى فرنسا بمرسوم جديد تاريخه ٢٢ اكتوبر سنة ١٩٤٨ منشور بالوقائع الفرنسية بتاريخ ٢٣ نوفمبر سنة ١٩٤٨ .

نموذج لترخيص مؤقت[1]

رقم ٣ — باستعمال مطار برى خصوصى بجهة سدر

بناء على الطلب المؤرخ فى ٥ نوفمبر سنة ١٩٤٨ المقدم من شركة انجلو اجيبشيان أويل فليدز المقيمة بالقاهرة البريطانية التبعية .

ترخيص بموجب هذا باستعمال المطار الكائن بجهة سدر خط عرض ٢٩،٣٥،٤٥. شمالا وخط طول ٣٢،٤١،٢٥ شرقا طبقاً للرسم والخريطة المرافقة لهذا وذلك بالشروط الآتية :

(أولا) مدة الترخيص سنة واحدة تبتدىء من يوم أول أغسطس سنة ١٩٥٠ وتنتهى فى يوم ٣١ يولية سنة ١٩٥١

ولا يجوز تجديدها إلا بترخيص جديد يصدر منا .

(ثانيا) يقصر استعمال هذا المطار على الطيران الداخلى بالمملكة المصرية ولا يجوز أن تهبط فيه طائرات غير مملوكة للشركة المرخص لها إلا اذا كانت هذه الطائرات قد حصلت على ترخيص كتابى سابق بذلك من الشركة المذكورة على أن يذكر فى الترخيص مدته وشروطه أن كان لأكثر من مرة وأن يكون ذلك قاصراً على الطيران الداخلى . وعلى الشركة ابلاغ مصلحة الطيران أولا بأول عن هذه الترخيصات التى يكون لها الحق فى سحبها فى أى وقت .

(ثالثاً) يقصر استعمال المطار على أنواع الطائرات البرية .

(رابعا) للطائرات الحكومية المصرية مدنية كانت أو حربية وللطائرات التى تقوم بأعمال رسمية خاصة بالحكومة المصرية حق استعمال مطار الشركة الخصوصى فى أى وقت شاءت وبدون اخطار سابق للشركة ويجب أن تقدم لها الشركة كافة المساعدات اللازمة كلما طلبت ذلك .

---

(١) ليس هذا الترخيص المؤقت إلا نموذجا لغيره من الترخيصات راجع بومون ص ٥١٩

(خامسا) لايجوز استعمال هذا المطار للطيران التعليمى ولا للطيران الليلى .

(سادسا) على الشركة أن تجهز المطار بمعدات الاسعافات الأولية ومعدات مكافحة الحريق فى كافة حالات الطيران بالمطار وبالجملة بكافة المعدات والأجهزة والأدوات التى تقررها الوزارة وتبلغها للشركة من وقت لآخر بكتاب موصى عليه كما عليها أن تعمل على صيانة هذه المعدات والأجهزة والأدوات بحيث تكون صالحة للعمل فى كل وقت .

(سابعا) على الشركة أن تكفل للطائرات وركابها كل وسائل الاسعافات وأن تتخذ كافة الاحتياطات الصحية المقررة والتى تقررها وزارة الصحة وعلى الخصوص قرار وزير الصحة الصادر بتاريخ ١٦-٤-١٩٤٥ رقم ١٩٠

(ثامنا) على الشركة بموجب هذا أن تزيل كل العوائق التى تعتبر خطراً على الطيران أو تضع عليها العلامات اللازمة حسب الأحوال وأن تعوض أصحاب الأراضى غير المملوكة لها الواقعة فى محيط ٤٠٠ متراً حول المطار المذكور دون أية مسئولية على الحكومة .

(تاسعا) على الشركة أن تعين مندوبا من قبلها يكون موجوداً فى كل وقت يكون فية المطار مفتوحا لاستقبال الطائرات يوكل اليه العناية بحالة المطار وضمان صلاحيته للاستعمال ومراقبة ومراعاة كل الاشتراطات التى فرضها القانون لنزول وصعود الطائرات .

(عاشراً) على الشركة أن تحفظ فى المطار المذكور سجلا خاصا يقيد فيه مندوبها تاريخ ووقت وصول كل طائرة ورقم تسجيلها وطرازها واسم قائدها وعدد ركابها واسماؤهم ويوقع هذا المندوب بامضائه فى ذيل كل صفحة منه بصحة هذه البيانات وأن يرسل صورة منه مطابقة للأصل الى مصلحة الطيران المدنى فى آخر كل شهر .

(حادى عشر) لا يترتب على اصدار هذا الترخيص أية مسئولية على الحكومة المصرية تحدث من اصابة الطيارين أو الركاب أو الأهالى أو ممتلكاتهم بضرر أو تلف من جراء استعمال هذا المطار . وتتحمل الشركة وحدها كل ما ينجم عن ذلك .

ولا يخل هذا الترخيص بحقوق الغير وبتعويضهم عما قد يصيبهم أو تصيب ممتلكاتهم من ضرر أو تلف بسبب استعمال الطائرات لهذا المطار وتكون الشركة وحدها مسئولة قبلهم .

(ثانى عشر) هذا الترخيص قاصر على المطار المرخص باستعماله [1] .

(ثالث عشر) الشركة ملزمة بتنفيذ شروط هذا الترخيص وكذلك اتباع كافة نصوص القوانين واللوائح والقرارات الخاصة بالطيران المدنى والملاحة الجوية وما يصدر منها فى المستقبل وما تصدره وزارة الحربية والبحرية ومصلحة الطيران من تعليمات .

(رابع عشر) كل مخالفة لأحكام هذا الترخيص أو القوانين واللوائح والقرارات والتعليمات الخاصة بالطيران أو الصادرة تنفيذاً لأحكام هذا الترخيص يترتب عليها الغاء هذا الترخيص بقرار من مدير مصلحة الطيران المدنى يبلغ للشركة بخطاب موصى عليه ولا يكون للشركة أى حق فى أى تعويض لأى سبب كان وينفذ الالغاء بعد تصدير الخطاب الموصى عليه بيومين .

(خامس عشر) يجوز الغاء هذا الترخيص فى أى وقت لاعتبارات حربية أو اعتبارات أخرى عامة تتعلق بالأمن أو الصحة أو الطيران أو غير ذلك وتقدير هذه الاعتبارات متروك مطلقا لوزارة الحربية والبحرية ويقع الالغاء وينفذ على النحو المبين فى البند السابق ولا يكون للشركة أى حق فى أى تعويض لأى سبب كان .

(سادس عشر) على مدير عام مصلحة الطيران المدنى تنفيذ هذا القرار .

وزير الحربية والحربية

---

(١) راجع فى المطارات الخصوصية المادة ٤٤ من قانون سوريا سنة ١٩٤٨ والمرسوم الفرنسى بتاريخ ١٢ يناير سنة ١٩٢٧ بشروط مطار خاص .

فى مناطق الخطر حول المطارات

أمر رقم ٨٩ لسنة ١٩٤٠

خاص بتحديد ارتفاع المبانى فى بعض المناطق أو الجهات

نحن حسن صبرى (باشا)

بعد الاطلاع على المرسوم الصادر فى أول سبتمبر سنة ١٩٣٩ الخاص باعلان الأحكام العرفية فى البلاد المصرية ؛

وبمقتضى السلطة المخولة لنا بالمرسوم الصادر فى ٣٠ يونية سنة ١٩٤٠

تقرر ما هو آت :

مادة ١ — مع عدم الاخلال بأحكام القانون رقم ٥١ الصادر فى ١٦ يونية سنة ١٩٤٠ الخاص بتنظيم المبانى يحظر فى المناطق أو الجهات التى تعين بقرار يصدره وزير الدفاع الوطنى انشاء مبان جديدة أو تعلية مبان قائمة تزيد على الارتفاع المبين فى القرار ويخطر أصحاب الشأن بذلك بالطريق الادارى .

مادة ٢ — كل مخالفة لأحكام هذا الأمر يعاقب عليها بالحبس مدة لا تزيد على ثلاثة أشهر وبغرامة لا تتجاوز ١٠٠ جنيه أو باحدى هاتين العقوبتين.

ويحكم على المخالف فضلا عن ذلك بهدم الأعمال المخالفة .

وإذا اتخذت اجراءات للمحاكمة بسبب مخالفة أحكام هذا الأمر جاز ايقاف الأعمال المخالفة فوراً بالطريق الادارى .

القاهرة فى ٢٦ سبتمبر سنة ١٩٤٠

حسن صبرى

(عدل بالأمر رقم ١٢٢ فى سنة ١٩٤١)

---

(١) نشر بالوقائع المصرية العدد رقم ١٢٠ فى ١٩٤٠/٩/٢٦

وانظر المادة ٤١ من قانون الطيران السويسرى الصادر فى ٢١ ديسمبر سنة ١٩٤٨

أمر رقم ١٢٢ لسنة ١٩٤١

بتعديل الأمر رقم ٨٩ الخاص بتحديد ارتفاع المبانى (١) فى بعض المناطق أو الجهات

نحن حسين سرى (باشا)

بعد الاطلاع على المرسوم الصادر فى أول سبتمبر سنة ١٩٣٩ باعلان الأحكام العرفية فى البلاد المصرية .

وعلى الأمر رقم ٨٩ الخاص بتحديد ارتفاع المبانى فى بعض المناطق أو الجهات وبمقتضى السلطة المخولة لنا بالمرسوم الصادر فى ١٦ نوفمبر سنة ١٩٤٠ ؛

قررنا ما هو آت :

تعدل المادة الأولى من الأمر رقم ٨٩ المشار اليه أعلاه على الوجه الآتى :

« ومع عدم الاخلال بأحكام القانون رقم ٥١ الصادر فى ١٦ يونيه سنة ١٩٤٠ الخاص بتنظيم المبانى يحظر فى المناطق أو الجهات التى تعين بقرار يصدره وزير الدفاع الوطنى انشاء مبان جديدة أو تعلية مبان قائمة إلا بعد الحصول على تصريح من وزير الدفاع الوطنى يحدد به الارتفاع المصرح له لكل مبنى .

القاهرة فى ٢٣ فبراير ١٩٤١

(حسين سرى)

---

(١) نشر بالوقائع المصرية العدد ٢٣ فى فبراير سنة ١٩٤١

راجع المواد ٧١٤، ٧١٥، ٧١٦ من قانون الطيران الايطالى الصادر سنة ١٩٤٢ وقانون سيلان سنة ١٩٥٠ المادة ١٣ بمختلف فقراتها .

قانون رقم ٢٧ لسنة ١٩٤١ (١)

بشأن إنشاء مناطق خطر حول المطارات (٢)

نحن . . .

قرر مجلس الشيوخ ومجلس النواب القانون الآتى نصه ، وقد صدقنا عليه وأصدرناه :

مادة ١ — يجوز لوزير الدفاع الوطنى بقرار ينشر فى الجريدة الرسمية أن ينشئ حول كل مطار منطقة تدعى « منطقة الخطر » لايزيد عرضها على ٤٠٠ متر .

مادة ٢ — لايجوز بغير ترخيص سابق من وزير الدفاع الوطنى أن تقام فى منطقة الخطر أبنية أو أعمدة أو أسلاك أو أن يغرس غرس أو يجرى حفر وبوجه عام أن ينشأ شىء يكون عائقا للملاحة الجوية .

ولا يجوز على أى حال أن يزيد ارتفاع المبانى أو الأشجار أو المنشآت على جزء من عشرين من بعدها عن حدود المطار .

مادة ٣ — لايجوز فى المنطقة التى تجاور منطقة الخطر أن يزيد ارتفاع المبانى أو الأشجار أو المنشآت على الأبعاد المنصوص عليها فى الفقرة الأخيرة من المادة السابقة .

---

(١) نشر بالوقائع المصرية العدد ٦٩ الصادر ٢ يونية سنة ١٩٤١

(٢) هذا القانون قد استنفد أغراضه ولم يعد بعد اليوم صالحا للتطبيق نظرا لتطور الطيران الحديث .

وقد صدر قانون جديد بتعديله منشور فيما بعد .

مادة ٤ — لايجوز فى جوار أى مطار استحداث أنوار تبهر النظر أو يجوز أن تلتبس مع أنوار أو اشارات الملاحة الجوية المقررة أو أن تمنع رؤية هذه الأنوار أو الاشارات رؤية صحيحة .

مادة ٥ — يعاقب كل من يخالف أحكام هذا القانون بالحبس مدة لاتتجاوز شهراً وبغرامة لاتزيد على عشرة جنيهات أو باحدى هاتين العقوبتين فقط وتقضى المحكمة أيضا حسب الأحوال بهدم البناء أو ازالة الأشجار أو المنشآت أو تعديل ارتفاع أى شيء من ذلك أو رفع الأنوار وذلك على نفقة المخالف .

مادة ٦ — مع عدم الإخلال بالاجراءات الجنائية يجوز لوزارة الدفاع الوطنى أن تتخذ من تلقاء نفسها وعلى نفقة المخالف ، التدابير اللازمة لايقاف الأعمال أو حجب الأنوار التى وقعت بها المخالفة .

مادة ٧ — تنظر المخالفات لأحكام هذا القانون على وجه الاستعجال .

مادة ٨ — يعتبر ضباط المطارات فيما يتعلق بتطبيق أحكام هذا القانون من رجال الضبطية القضائية .

مادة ٩ — يجوز لوزير الدفاع الوطنى فيما يتعلق بالمطارات القائمة فعلا وقت صدور هذا القانون أو التى تنشأ فى المستقبل ، أن يأمر بقرار يصدره بهدم المبانى أو بازالة الأشجار أو المنشآت التى سبق وجودها إنشاء منطقة الخطر أو بتعديل ارتفاع أى شيء من ذلك فى المنطقة المذكورة أو المنطقة المجاورة لها ويحدد القرار ، الميعاد الذى يجب أن يتم فيه الهدم أو الإزالة أو التعديل ويعلن للمالك بالطريق الإدارى .

فاذا لم يقم المالك بالتنفيذ فى الميعاد المحدد ، قامت الوزارة به على نفقته .

مادة ١٠ — يدفع للمالك فى مقابل هدم المبانى والخسائر التى تنشأ من الهدم أو إزالة الأشجار أو المنشآت أو تعديل ارتفاعها وفقاً لأحكام المادة السابقة، تعويض تقدره لجنة تقدير يصدر بتشكيلها قرار من وزير الدفاع الوطنى .

ويعلن قرار اللجنة الى المالك بالطريق الادارى ويجوز له أن يعارض فيه لدى المحكمة الابتدائية المختصة فى مدى ثلاثين يوما من تاريخ اعلانه بالقرار ويكون حكم المحكمة غير قابل للطعن بأى طريق من طرق الطعن.

مادة ١١ — على وزيرى الدفاع الوطنى والعدل ، تنفيذ هذا القانون ويعمل به من تاريخ نشره فى الجريدة الرسمية .

نأمر بأن يبصم هذا القانون بخاتم الدولة، وأن ينشر فى الجريدة الرسمية وينفذ كقانون من قوانين الدولة .

صدر بقصر عابدين فى ٢٩ ربيع الثانى سنة ١٣٦٠ (٢٦ مايو سنة ١٩٤٢)

فرصة ! !

ننتهز فرصة هذا الفراغ من هذه الصفحة لندلى ببعض المعلومات التشريعية التى قد تفيد المشرع الحديث فى قوانين الطيران المستحدثة . فظاهر أن التشريع المصرى فقير للغاية فى شأن المطارات وليس لدينا فى ذلك إلا العناية بمناطق الخطر حولها . أما فى فرنسا مثلا ففيها عن تشريعات المطارات :

(١) المرسوم الصادر فى ٢٠ فبراير سنة ١٩٥٠ عن تقسيم المطارات فى فرنسا منشور فى الوقائع الفرنسية بتاريخ ٢ مارس سنة ١٩٥٠

(٢) الأمر (أوردونانس) الرقيم ٤٥ — ٢٤٨٨ بتاريخ ٢٤ اكتوبر سنة ١٩٤٥ بانشاء ميناء جوى باريس منشور فى الوقائع الفرنسية فى ٢٥ اكتوبر سنة ١٩٤٥ .

(٣) المرسوم الصادر فى ٣١ ديسمبر سنة ١٩٤٩ بشأن تنظيم الموانى الجوية فى فرنسا .

(٤) المرسوم الصادر فى ١٢ يناير سنة ١٩٣٧ بتحديد شروط ترخيص لاستعمال المطارات الخاصة . وهذا قليل من كثير فى البلاد الأخرى . (ض.ص)

مذكرة تفسيرية

عن قانون مناطق الخطر حول المطارات

أصبحت الملاحة الجوية عاملا مهما فى الاتصال بين الدول ووسيله سهلة من وسائل الانتقال والنقل السريع وستبلغ فى المستقبل سيما بعد الحرب الحالية شأوا من التقدم والانتشار يحسن من الآن توفير أسباب السلامة والأمن للطائرات وراكبيها وللمنشئات التى تجاوز المطارات وساكنيها من الأهالى . لأن ازدياد الحركة فى المطارات سيترتب عليها حتما انتشار العمران حولها الا أنه لو تركت الاهالى وشأنها فى اقامة الابنية بجوار هذه المطارات لدفعهم حب المصلحة الى الارتفاع بالمبانى الى أقصى ما توحيه اليهم مصلحتهم من اسكان اكبر عدد من الاهالى فى مبانيهم عند أقرب نقطة من العمران وفى ذلك ما فيه من الخطر على الطائرات وعلى هذه المنشآت فى وقت واحد لذلك رؤى سن قانون لتحديد منطقة حول المطارات على درجتين : الاولى منطقة الخطر وهى التى يقررها وزير الدفاع الوطنى على أن لا يزيد عرضها على ٤٠٠ متر حول المطار (مادة أولى) والثانية منطقة مجاورة لمنطقة الخطر وهى التى تلى الأولى مباشرة (مادة ٢) لا يجوز لاصحاب المنشآت المذكورة أن يزيدوا فى ارتفاع مبانيهم أو وضع عوائق أو أشجار أو أعمدة فيها على جزء من عشرين من بعد كل ذلك عن حدود المطار . ولقد اتخذ أساس هذه النسبة طبقا للتجارب التى أثبتت أن أثقل طائرة وزنا عندما ترتفع فى جو غير ملائم تعلو مترا عن سطح الأرض كلما سارت مسافة عشرين مترا وكذلك الحال عند هبوطها فانها تنخفض مترا كلما سارت عشرين مترا نحو الارض .

فاذا كان انشاء هذه المبانى أو المنشآت أو كانت اقامة هذه العوائق أو الاعمدة أو الاشجار لم يشرع فيها فعلا وجب على أصحابها أن يستصدروا

ترخيصا بانشائها من وزير الدفاع الوطنى اذا كانت تقع فى المنطقة الخطرة المحددة فى المادة الأولى (مادة ٢) لأن هذه المنطقة أشد تعرضا للاخطار ولا يجوز ترك الأهالى عرضة لذلك بل من الواجب الاستيثاق أولا من أبعاد هذا الخطر أما اذا كان كل ذلك يقع فى المنطقة المجاورة لمنطقة الخطر فلا يلزم أصحابها باستصدار ترخيص سابق لانشائها أو اقامتها بل يكتفى القانون (مادة ٣) بفرض نفس الابعاد المنصوص عليها فى الفقرة الاخيرة من المادة التانية أى واحدا على عشرين من بعدها عن المطار ويترك المخالف لذلك تحت طائل نص المواد ٥ ، ٦ ، ٧ من نفس القانون .

أما اذا كانت هذه المبانى أو المنشآت أو العوائق أو الاشجار أو الأعمدة قائمة وقت انشاء المطار أو قبل صدور هذا القانون فقد أجاز لوزير الدفاع (مادة ٩) أن يصدر قرارا بهدم ذلك أو تعديله حتى يتمشى مع مستلزمات السلامة والامن المنصوص عليها فى المادتين ٢ ، ٣ وعند الاضطرار الى اجراء هذا الهدم أو التعديل على نفقة المالك اذا لم يقم بالتنفيذ فى الموعد المضروب قرر القانون (مادة ١٠) تقدير التعويض عن كل ذلك من لجنة يشكلها وزير الدفاع بقرار منه وحفظ للمالك حق المعارضة فى تقديرها أمام المحكمة الابتدائية المختصة وفى كل ذلك كل الضمان لحقوق هؤلاء الملاك .

هذا فيما يتعلق بالخطر الذى ينشأ عن اصطدام الطائرة بالمبانى والعوائق أثناء هبوطها أو ارتفاعها وينجم عنه خطرا على الاهالى وممتلكاتهم وعلى المسافرين والطائرات معا . ولكن هناك خطرا محققا آخر على الطائرات

وراكبيها ينشأ عندما تضطر الطائرة الى الهبوط ليلا فى المطارات ، وهى عملية من أدق العمليات لذلك وجب اتخاذ كل الاحتياط لانجازها على أتم وجه محافظة على أرواح الراكبين وأموال أصحاب الطائرات . فحظر القانون على كل من يجاور المطار سواء أكان من القاطنين أم من العابرين بسياراتهم أن يستحدث أنوارا تبهر النظر أو يجوز أن تلتبس مع اشارات الملاحة الجوية المعدة لامكان تعرف الطائرة مكان نزولها أو تمنع هذه الأنوار المستحدثة الطائراة من رؤية الانوار أو الاشارات عند قيامها . وجعل كل مخالفة لذلك تقع تحت طائل المواد ٥ ، ٦ ، ٧ ، ٨ منه .

فواد طوب صقال

مدير الادارة التشريعية بمصلحة الطيران المدنى

٢٨ فبراير سنة ١٩٤١

فى المطارات

الحاقا لما قدمنا فى شأن فقر التشريع المصرى القائم فى مادة المطارات نحيل الى مقال شيق فى موضوع القانون المنظم للمطارات فى التشريع الفرنسى كتبه معاً كل من الأستاذين بول دى لا براديل ولويس جالاى منشور بمجلة الطيران الفرنسية سنة ١٩٤٦ صفحة ٥٣٤ وما بعدها وقد استعرض المقال فى شقين : المطارات العمومية ، ثم المطارات الخصوصية — وراجع فى هذا الموضوع أيضا مؤلف البروفسور ليجوف طبعة باريس الفصل الثانى عشر ص ٢٩٩ وما بعدها — أما فى القانون السويسرى فأرجع الى كتاب لاكور جان طبعة لوزان سنة ١٩٥١ صفحة ١٣٧ وما بعدها .

(ض.ص)

قرار رقم ٧٧ لسنة ١٩٤١

خاص بإنشاء مناطق خطر حول مطارات [١]

بعد الاطلاع على المادة الأولى من القانون رقم ٢٧ بتاريخ ١٩٤١ الصادر فى ٢٦ مايو سنة ١٩٤١ الخاص بانشاء مناطق خطر حول المطارات .

مادة ١ — ينشأ حول كل من المطارات المبينة فيما بعد ، منطقة خطر متاخمة بعرض ٤٠٠ متر : مطارات ألماظة والدخيلة والسلوم وبورسعيد والمنيا والأقصر ومريوط .

فى ٢٨ يونيو سنة ١٩٤١

وزير الدفاع الوطنى

مراجع

أرجع فى هذا الموضوع لكتاب حقوق الارتفاق الجوية رسالة دكتوراه طبعة باريس سنة ١٩٣٧ لمؤلفها ليموان — وراجع فى نفس الموضوع رسالة أخرى للدكتوراه طبعة سنة ١٩٣٦ مقدمة بجامعة رانس لمولفها جانكور — وقد كتب فى ذلك البروفسور ليجوف بمجلة الطيران العدد سنة ١٩٣٥ — راجع القانون الفرنسى الصادر فى ٤ يوليو سنة ١٩٣٥ خاص بمناطق الخطر حول المطارات . (ض.ص)

---

(١) نشر بالوقائع المصرية عدد ٨٦ بتاريخ ٣ يوليو سنة ١٩٤١

قرار وزارى رقم ٥٩٤ لسنة ١٩٤٩

بشأن انشاء مناطق خطر حول بعض المطارات

وزير الحربية والبحرية

بعد الاطلاع على المادة الأولى من القانون رقم ٢٧ لسنة ١٩٤١ الصادر فى ٢٦ مايو سنة ١٩٤١ بشأن انشاء مناطق خطر حول المطارات .

قـرر :

المادة الأولى — تنشأ حول كل مطار من المطارات الآتية « منطقة خطر» عرضها ٤٠٠ متر (أربعمائه متر) من حدود المطار :

١ — مطار مصر الجديدة .

٢ — مطار حلوان .

٣ — مطار بلبيس .

٤ — مطار غرب القاهرة .

٥ — مطار البلاخ .

المادة الثانية — على وكيل الوزارة لشئون الطيران تنفيذ قرارنا هذا ويعمل به من تاريخ نشره فى الجريدة الرسمية .

تحريرا بالقاهرة فى ٣١ ديسمبر سنة ١٩٤٩

ملاحظة : الغى بالقرار الوزارى رقم ١٧٥ لسنة ١٩٥٢

راجع القانون الانجليزى عن الطيران المدنى الصادر فى أول أغسطس سنة ٩٤٦ النصوص الخاصة بمناطق الخطر حول المطارات فهى لا تخلو من فائدة .

قرار وزارى رقم ١٧٥ لسنة ١٩٥٢
بشأن انشاء مناطق خطر حول بعض المطارات

وزير الحربية والبحرية

بعد الاطلاع على المادة الأولى من القانون رقم ٢٧ لسنة ١٩٤١ الصادر فى ٢٦ مايو سنة ١٩٤١ بشأن مناطق الخطر حول المطارات .

وبعد الاطلاع على القرار الوزارى رقم ٥٩٤ الصادر فى ٣١-١٢ سنة ١٩٤٩ بانشاء مناطق خطر حول بعض المطارات .

وبناء على ما عرضه علينا وكيل الوزارة لشئون الطيران .

قــرر :

مادة ١ — يلغى القرار الوزارى رقم ٥٩٤ الصادر فى ٣١-١٢-١٩٤٩ المشار اليه .

مادة ٢ — ينشأ حول كل من المطارات الآتية منطقة خطر عرضها ٤٠٠ (أربعمائة متر) من حدود المطار .:

١ — مطار حلوان .

٢ — مطار بلبيس .

٣ — مطار غرب القاهرة .

٤ — مطار البلاح .

مادة ٣ — على وكيل الوزارة لشئون الطيران تنفيذ هذا القرار ويعمل به من تاريخ نشره بالجريدة الرسمية .

صدر بالقاهرة فى ٢٠ فبراير سنة ١٩٥٢

(على ماهر)

راجع تشريعات طيران أجنبية

فى أفريقيا الجنوبية قانون الطيران سنة ١٩٢٣ ثم عدل فى سنة ١٩٤٦

فى اراجواى مرسوم بقانون رقم ١٨٧٧ فى ٣ ديسمبر سنة ١٩٤٢

فى فنزويلا قانون ١٣ يونيو سنة ١٩٤٤

فى يوجوسلافيا قانون الملاحة الجوية ١ يونيو سنة ١٩٤٩ ثم عدل بمرسوم ١٩ ديسمبر سنة ١٩٥١ (ض . ص)

قانون رقم ٦٣٩ لسنة ١٩٥٣ (١)

بشأن انشاء مناطق اقتراب وانتقال وآمان المطارات

باسم الأمة

رئيس الجمهورية

بعد الاطلاع على الاعلان الدستورى الصادر فى ١٠ من فبراير سنة ١٩٥٣ من القائد العام للقوات المسلحة وقائد ثورة الجيش ؛

وعلى الاعلان الدستورى فى ١٨ من يونيو سنة ١٩٥٣ ؛

وعلى المرسوم بقانون رقم ٥٧ لسنة ١٩٣٥ بشأن الملاحة الجوية ؛

وعلى القانون رقم ٢٧ لسنة ١٩٤١ بشأن انشاء مناطق خطر حول المطارات ؛

وعلى القانون رقم ٩٣ لسنة ١٩٤٨ بشأن تنظيم المبانى ؛

وعلى ما ارتآه مجلس الدولة ؛

وبناء على ما عرضه وزير الحربية ، وموافقة رأى مجلس الوزراء

اصدر القانون الآتى :

مادة ١ — تسرى أحكام هذا القانون على المطارات التى يعينها وزير الحربية بقرار يصدره .

مادة ٢ — يقصد فيما يتعلق بتطبيق أحكام هذا القانون

---

(١) أحكام هذا المشروع مستقاة أصالة من نصوص إتفاقية شيكاغو التى وقعتها مصر فى سنة ١٩٤٤ ثم صدر القانون رقم ١٥ لسنة ١٩٤٧ بالتصديق عليها ثم بتنفيذها كقانون من قوانين الدولة المصرية عتبارا من ١٢ أبريل سنة ١٩٤٧ وفقا لنص مرسوم الاصدار فى ٢٦ مايو سنة ١٩٤٧ . ويسرى هذا الحكم على ملاحق شيكاغو (ض . ص)

(ا) بالممر : جزء من أرض مطار برى محدد على شكل مستطيل ومعد لهبوط الطائرات واقلاعها ولكل ممر منطقة اقتراب عند كل من طرفيه .

(ب) بمنطقة الاقتراب : جزء من سطح الأرض أو الماء ، على امتداد الممر ، مسقطه على مستوى أفقى له شكل شبه منحرف يتماثل حول المستوى الرأسى الذى يحوى امتداد محور تماثل الممر ويقع كل من ضلعى شبه المنحرف المتوازيين فى مستوى رأسى عمودى على المستوى الرأسى الذى يحوى امتداد محور تماثل الممر ، ويبعد الضلع القريب ٦٠ متراً عن نهاية الممر ويبعد الضلع الآخر ٣٠٠٠ متر عن الضلع القريب وتقاس هذه المسافات افقياً على امتداد محور تماثل الممر وطول الضلع القريب ١٥٠ أو ٢١٠ أو ٣٠٠ متر وطول الضلع البعيد ٧٥٠ أو ١٢٠٠ متر .

(ج) بمستوى الاقتراب : جزء من مستوى مائل تقع حدوده رأسياً فوق حدود منطقة الاقترا ب المناظرة له ، والحد الأسفل لمستوى الاقتراب هو خط أفقى عمودى على المستوى الرأسى الذى يحوى امتداد محور تماثل الممر ويمر بنقطة على الأرض أو الماء هى نقطة تقاطع الضلع القريب من نهاية الممر لمنطقة الاقتراب المناظرة مع المستوى الرأسى الذى يحوى امتداد محور تماثل الممر .

ويبلغ ميل مستوى الاقتراب مقاساً فى المستوى الرأسى الذى يحوى امتداد محور تماثل الممر ١/٥٠ أو ١/٤٠ أو ١/٣٠ أو ١/٢٥

(د) بمستوى الانتقال : جزء من مستوى يبدأ من احدى جانبى مستوى الاقتراب غير المتوازيين ولكل جانب منها مستوى

راجع قانون الملاحة الجوية لدولة تايلاند صدر فى ١١ أبريل سنة ١٩٣٣ وفى دولة تشيكوسلوفاكيا قانون ٨ يوليو سنة ١٩٢٥

أما فى تركيا فان المجاميع الدولية تشير الى أن قانون ملاحتها الجوية يزال مشروعا . (ض. ص)

انتقال — ويميل مستوى الانتقال إلى أعلا مبتعداً عن مستوى الاقتراب حتى يتقاطع مع مستوى أفقى ارتفاعه ٤٥ متراً فوق متوسط منسوب سطح المطار بدرجة ميل ١/٧ مقاسه فى مستوى رأسى عمودى على المستوى الرأسى الذى يحوى امتداد محور تماثل الممر .

(هـ) بمنطقة الأمان : منطقة عرضها ٤٠٠ متر حول حدود المطار .

مادة ٣ — لوزير الحربية أن يحدد بقرار يصدره لكل مطار به ممر أو أكثر معد لهبوط الطائرات واقلاعها :

(ا) مناطق اقتراب تقع حدودها تحت حدود مستويات الاقتراب .

(ب) مناطق انتقال تقع حدودها تحت حدود مستويات الانتقال .

(ج) درجة ميل مستوى الاقتراب .

(د) مركز المطار الهندسى .

(هـ) متوسط منسوب المطار .

(و) مناطق حماية اشارات الملاحة الجوية من الانوار التى تبهر النظر أو تلتبس على الطيار .

مادة ٤ — لا يجوز أن يزيد ارتفاع المبانى والمنشئات المقامة داخل مناطق الاقتراب والانتقال على المستويات المناظرة لها .

مادة ٥ — يجب الحصول على ترخيص من وزير الحربية قبل اقامة مبان أو منشآت فى منطقة على شكل شبه منحرف محددة بامتداد الجانبين غير المتوازيين لمنطقة الاقتراب — تبدأ من الضلع البعيد لها وتنتهى بضلع بوازى الضلعين المتوازيين لهذه المنطقة ويبعد ١٥ كيلومترا عن طرف كل من الممر الرئيسى للمطار والممر المعد لهبوط الطائرات واقلاعها بالأجهزة وذلك إلا إذا كان ارتفاع هذه المبانى والمنشآت لا يزيد على مستوى يقع رأسيا فوق هذه المنطقة ويبدأ ارتفاعه نهاية ارتفاع مستوى الاقتراب ويميل بعيدا عن ضرب الممر بنسبة ١/٤٠

ملحوظة : راجع فى هذا الشأن الملحق رقم ١٤ من ملاحق اتفاقية شيكاغو وقد تقرر العمل بأحكام هذا الملحق من أول نوفبر سنة ١٩٥١ ، ارجع اليه صفحة ٣٢ من الملحق المذكور

مادة ٦ — لا يجوز بغير ترخيص سابق من وزير الحربية اقامة مبان أو منشآت أو أعمدة أو أسلاك يزيد ارتفاعها على ٤٥ متراً فوق متوسط منسوب أرض المطار أو غرس أشجار وبوجه عام انشاء شيء يكون عائقاً للملاحة الجوية فى دائرة مركزها مركز المطار الهندسى ونصف قطرها ٤ كيلو مترات .

مادة ٧ — لا يجوز بغير ترخيص سابق من وزير الحربية اقامة مبان أو أعمدة أو أسلاك فى منطقة الأمان أو غرس أشجار أو اجراء حفر وبوجه عام انشاء شئ يكون خطراً على الملاحة الجوية .

ولا يجوز على أى حال أن يزيد ارتفاع المبانى أو الأشجار أو المنشآت على ١/٢٠ من بعدها عن حدود المطار .

مادة ٨ — لا يجوز فى المنطقة التى تجاور منطقة الأمان أن يزيد ارتفاع المبانى أو الأشجار أو المنشآت أو الأعمدة أو الأسلاك على ١/٢٠ من من بعدها عن حدود المطار .

مادة ٩ — لا يجوز استحداث أنوار تبهر النظر أو تلتبس على الطيار مع أنوار الملاحة الجوية أو أن تمنع رؤية أنوار أو اشارات الملاحة الجوية رؤية صحيحة ، وذلك فى منطقة عند كل من طرف الممرات المعدة للهبوط أو الاقلاع الآلى عرضها ١,٥ كيلو مترا وطولها ٣ أو ٤,٥ كيلو مترا تتماثل حول امتداد محور تماثل الممر أيضاً فى منطقتى اقتراب الممرات الأخرى الغير آلية

مادة ١٠ — كل مخالفة لأحكام هذا القانون يعاقب مرتكبها بالحبس مدة لا تجاوز شهراً وبغرامة لا تزيد على خمسين جنيها أو باحدى هاتين العقوبتين . وتقضى المحكمة بازالة أسباب المخالفة على نفقة المخالف .

مادة ١١ — مع عدم الاخلال بالاجراءات الجنائية يجوز لوزارة الحربية أن تتخذ من تلقاء نفسها وعلى نفقة المخالف التدابير اللازمة لايقاف الأعمال أو حجب الأنوار التى وقعت بها المخالفة .

مادة ١٢ — تنظر المخالفات لأحكام هذا القانون على وجه الاستعجال.

مادة ١٣ — يعتبر مديرو ونظار ووكلاء المطارات وضباط المراقبة الجوية من رجال الضبط القضائى فيما يتعلق بتطبيق أحكام هذا القانون.

مادة ١٤ — يجوز لوزير الحربية أن يأمر بازالة ما يكون قائماً من مبان أو منشآت أو أشجار أو غيرها بالقدر الذى يتعارض مع تطبيق أحكام هذا القانون فيما يتعلق بالمطارات التى يصدر قرار منه بسريان أحكام هذا القانون عليها.

ويحدد الوزير الميعاد الذى يجب أن تتم فيه الازالة. ويعلن للمالك بالطريق الادارى فاذا لم يقم المالك بالتنفيذ فى الميعاد المحدد قامت به وزارة الحربية على نفقته.

مادة ١٥ — يدفع للمالك فى مقابل الازالة المنصوص عليها فى المادة السابقة تعويض تقدره لجنة يصدر بتشكيلها قرار من وزير الحربية.

ويعلن قرار اللجنة إلى المالك بالطريق الادارى ويجوز له أن يعارض فيه لدى المحكمة الابتدائية المختصة خلال ثلاثين يوماً من تاريخ اعلانه بالقرار.

ويكون حكم المحكمة غير قابل للطعن فيه بأى طريق من طرق الطعن العادية.

مادة ١٦ — تطبق أحكام هذا القانون عند تعارضها مع أحكام القانون رقم ٩٣ لسنة ١٩٤٨ المشار اليه.

مادة ١٧ — يلغى القانون رقم ٢٧ لسنة ١٩٤١ المشار اليه.

مادة ١٨ — على وزراء الحربية والشئون البلدية والقروية والعدل كل فيما يخصه تنفيذ هذا القانون، ويعمل به من تاريخ نشره فى الجريدة الرسمية.

ملاحظة : صدر هذا القانون والمجموعة على وشك الانتهاء من طبعها وذلك يوم ١٦/١٢/ سنة ١٩٥٣ ونشر بالوقائع المصرية العدد ١٠٣ مكرر غير اعتيادى بتاريخ ٢٦/١٢/١٩٥٣

مذكرة إيضاحية

للقانون رقم ٦٣٩ لسنة ١٩٥٣

بشأن انشاء مناطق اقتراب وانتقال وأمان للمطارات

فى ٢٦ مايو سنة ١٩٤١ صدر القانون رقم ٢٧ الذى خول وزير الحربية الحق فى انشاء مناطق حول المطارات لا يزيد عرضها على ٤٠٠ متر واطلق عليها اسم (مناطق الخطر حول المطارات) وحرم اقامة منشآت أو اجراء حفر إلا بتصريح من الوزير وذلك لتأمين سلامة حركة الطائرات حول المطارات وبالقرب منها . وكانت هذه الأحكام تفى بالغرض فى الوقت الذى صدر فيه القانون المذكور والفترة التى تلت اصداره — غير أن صناعة الطائرات قفزت قفزات سريعة فى السنوات الأخير. كما أنه قد اقتضت معاهدة شيكاغو سنة ١٩٤٤ للطيران المدنى الدولى التى وافق عليها البرلمان وقتئذ وملحقها رقم ١٤ الذى يحتوى على توصيات وأوضاع قياسية خاصة بالمطارات خصوصا الخاص منها بموضوع تحديد العوائق لتأمين سلامة حركة الطائرات داخل المطارات وحولها وبالمناطق القريبة منها اجراء مواصفات وأوضاع قياسية جديدة لكل هذه المناطق ولذلك رؤى اصدار قانون جديد يتمشى مع الأوضاع الجديدة ويساير هذا التطور وأعد لذلك مشروع القانون المرافق .

وقد نص فى المادة الأولى منه على أن تسرى أحكامه على المطارات التى يعينها وزير الحربية بقرار يصدره كما عرفت المادة الثانية الممر ومنطقة الاقتراب ومستوى الاقتراب ومستوى الانتقال ومنطقة الأمان—

وأعطى لوزير الحربية بنص المادة الثالثة حق تحديد مناطق الاقتراب ومناطق الانتقال ودرجة ميل مستوى الاقتراب ومركز المطار الهندسى ومتوسط منسوب المطار — ومناطق حماية اشارات الملاحة الجوية من الأنوار التى تبهر النظر أو تلتبس على الطيار وذلك حماية لكل مطار به ممر أو أكثر معد لهبوط الطائرات واقلاعها — كما نظمت المادة الرابعة ارتفاع المبانى والمنشآت المقامة داخل مناطق الاقتراب والانتقال .

وضمانا لسلامة حركة الطيران حول المطارات اقتضت المادة الخامسة بالنسبة لأصحاب الأراضى الذين يريدون أن ينشئوا مبانى أو منشآت الحصول على ترخيص من وزير الحربية قبل إقامة هذه المنشآت وذلك بالنسبة لمنطقة بينت حدودها المادة المشار إليها — إلا إذا كان ارتفاع هذه المبانى والمنشآت لا يزيد على مستوى يقع رأسياً فوق هذه المنطقة يبدأ ارتفاعه من نهاية ارتفاع مستوى الاقتراب ويميل بعيداً عن طرف الممر بنسبة ١/٤٠ .

كما أوجبت المادة السادسة بأنه لا يجوز بغير ترخيص سابق من وزير الحربية أقامة مبان أو منشآت أو أعمدة أو أسلاك يزيد ارتفاعها على ٤٥ مترا فوق متوسط منسوب أرض المطار أو غرس أشجار وبوجه عام انشاء شئ يكون عائقاً للملاحة الجوية فى دائرة مركزها المطار الهندسى ونصف قطرها ٤ كيلومترات وبالنسبة لمنطقة الأمان فانه قد أوجبت المادة السابعة عدم جواز اقامة مبان أو أعمدة أو أسلاك أو غرس أشجار أو اجراء حفر وبوجه عام انشاء شئ يكون خطراً على الملاحة الجوية إلا بترخيص سابق من وزير الحربية كما نص فى هذه المادة على أنه لا يجوز على أى حال أن يزيد ارتفاع المبانى أو الأشجار أو المنشآت على ١ / ٢٠ من بعدها عن حدود المطار — كما نظمت المادة الثامنة ارتفاع المبانى والأشجار والمنشآت فى المنطقة التى تجاور منطقة الأمان .

وقد قررت المادة التاسعة بأنه لا يجوز استحداث أنوار تبهر النظر أو تلتبس على الطيار مع أنوار الملاحة الجوية أو أن تمنع رؤية أنوار أو اشارات الملاحة الجوية رؤية صحيحة وذلك فى منطقة عند كل من طرفى الممرات المعدة للهبوط والاقلاع الآلى عرضها ١ ونصف كيلو مترا وطولها ٣ أو ٤ ونصف كيلو مترا تتماثل حول امتداد محور تماثل الممر وأيضا فى منطقتى اقتراب الممرات الغير آلية

هذا وقد قررت المادة العاشرة عقوبة لكل مخالفة لأحكام هذا القانون.

وقد منحت المادة ١١ وزير الحربية حق اتخاذ التدابير اللازمة لايقاف الأعمال أو حجب الأنوار التى وقعت بها المخالفة مع عدم الاخلال بالاجراءات الجنائية على أن يتم كل ذلك على نفقة المخالف .

ونظرا لأن هذا النوع من المخالفات يصطبغ بالاستعجال لخطورته. فقد نص فى المادة ١٢ على أنه تنظر هذه المخالفات على وجه الاستعجال .

وقد منحت المادة ١٣ مديرى ونظار ووكلاء المطارات وضباط المراقبة الجوية صفة رجال الضبط القضائى فيما يتعلق بتطبيق أحكام هذا القانون

وقد منحت المادة ١٤ وزير الحربية الحق فى أن يأمر بازالة ما يكون قائماً من مبان أو منشآت أو أشجار أو غيرها بالقدر الذى يتعارض مع تطبيق أحكام هذا القانون فيما يتعلق بالمطارات التى يصدر قرار منه بسريان أحكام هذا القانون عليها. على أن يحدد فى قرار الازالة الذى يصدره الميعاد الذى يجب أن تتم فيه هذه الازالة وعلى أن يعلن للمالك بالطريق لاداري فاذا لم يقم المالك بالتنفيذ فى الميعاد المذكور قامت به وزارة الحربية على نفقته.

ونص فى المادة ١٥ على أنه يدفع للمالك فى مقابل هذه الإزالة تعويض تقوم بتقديره لجنة يصدر بتشكيلها قرار من وزير الحربية. وأنه يتعين على هذه اللجنة أن تعلن المالك بالطريق الادارى بقرارها الذى اتخذته فى شأنه — وقد منحت المادة المذكورة المالك حق المعارضة فى هذا القرار إلى المحكمة الابتدائية المختصة خلال ثلاثين يوماً من تاريخ اعلانه بالقرار واعتبر حكم هذه المحكمة غير قابل للطعن بأى طريق من طرق الطعن العادية .

ونظرا لأن أحكام هذا القانون فيما يتعلق بارتفاعات المبانى والمنشآت قد تتعارض مع أحكام قانون تنظيم المبانى رقم ٩٣ لسنة ١٩٤٨ — فانه قد نص فى المادة ١٦ من المشروع على أنه عند التعارض تطبق أحكام هذا القانون بدلا من أحكام قانون المبانى المشار إليه .

وقد عرض المشروع بقانون على مجلس الدولة فأقره بالصيغة المرافقة . وتتشرف وزارة الحربية بعرضه على مجلس الوزراء رجاء الموافقة عليه واستصداره .

وزير الحربية

قائد جناح (عبد اللطيف محمود بغدادى)

حقوق الارتفاق الجوية

على الممتلكات المجاورة للمطارات

لعل أحسن من كتب باسهاب فى هذا الباب هو البروفسور ميشيل دى جوجلار أستاذ قانون الطيران فى جامعة بوردو بفرنسا ، فى كتابه الحديث عن قانون الطيران طبعة باريس سنة ١٩٥٢ راجع الصفحات ١٧٤ البند ١٦٣ مكرر وما بعدها .

كذلك ارجع الى كتاب نيلسون يونج وموضوعه حقوق الارتفاق الجوية طبعة ميناء جوى زوننج سنة ١٩٤٨ .

وراجع مؤلف البروفسور ليجوف فى قانون الطيران طبعة باريس سنة ١٩٣٤ صفحة ٣٠٣ البند ٦١٨ وما بعد الصفحة .

وراجع القانون الفرنسى رقم ٢١٢٢ الصادر فى ٢ أكتوبر سنة ١٩٤٦ خاص بالمطارات فى فرنسا .   (ض. ص)

فى إجازات الطيران والأهلية

اليكم أقل الاشتراطات الدولية
للحصول على إجازات الطيران المختلفة
وهى أساس صالح لاعداد تشريعاتنا المصرية
الحديثة فى شروط إجازات الطيران والأهلية

مشروعات

شروط إجازات الطيران فى مصر

مشروعات[1]

شروط اجازات الطيران فى مصر

عن الشروط الواجب توافرها للحصول على اجازة طالب طيار أو تجديدها

Student Pilot Licence

توجه مصلحة الطيران المدنى نظر طلبة الطيران ومعاهد ونوادى وشركات الطيران وكل من يهمهم الأمر الى الشروط الواجب توافرها فى كل من يرغب فى الحصول على اجازة طالب طيار أو تجديدها .

(ا) الحصول على الاجازة يجب على الطالب أن :

١ — يقدم طلبا على ورقة دمغة فئة ٥٠ مليما .

٢ — يقدم شهادة الميلاد أو مستخرج لها لاثبات أن سنه لا يقل عن ١٧ سنة .

٣ — ينجح فى الكشف الطبي الخاص باجازة طيار خاص أمام القومسيون الطبي أو هيئة طبية معتمدة من الحكومة المصرية ويسرى مفعول ذلك لمدة ١٢ شهرا من تاريخ نجاح الطالب فيه وتصدر الإجازة بعد استيفاء الشروط لمدة تنتهى بانتهاء مفعول الكشف الطبي

٤ — يثبت اتمامه التدريب على الطيران المزدوج مع مدرس معتمد والصلاحية للطيران المنفرد وذلك بشهادة معتمدة من الهيئة التى تدرب الطالب على طائراتها وتشمل :

---

(١) يجدر التنويه إلى أن هذه المشروعات قد استقيت من أحكام إتفاقية شيكاغو الدولية وملاحقها الفنية المختلفة . وقد أشرف على إعدادها قسم الأجازات والرخص بمصلحة الطيران المدنى برئاسة السيد الطيار يحيي لطفى وراجع صياغتها الأستاذ محمود فايز العضو الفنى بقسم التشريع بالمصلحة . وهـذه المشروعات لا تزال قيد الدراسة والبحث تمهيدا لاعتمادها . وصدر منها واحد بالفعل منشور ص ١٥٠ (ص . ض) .

(ا) عدد ساعات الطيران المزدوج التي طارها .

(ب) اتمام التدريب للخروج من الانهيار الحلزوني وامكانه القيام بهذه العملية منفردا في حالة الطوارئ .

(ج) اتمام التدريب اللازم لعمل النزول الاضطراري وامكانه القيام بهذه العملية منفردا في حالة الطوارئ .

(د) عدم وجود خطورة من طيرانه منفردا .

(ﻫ) الالمام التام بالقوانين الجوية .

النجاح في الاختبار الشفوي لمادة القوانين .

٦ — تسديد الرسوم المقررة .

تصدر هذه الاجازة ويعمل بها لحين حصول الطالب على إجازة طيران أو لتجديد اجازة طيران أعلا منها ويسقط حق العمل بها عند حصول الطالب على إجازة أو تجديد إجازة أعلا

(ب) لتجديد الاجازة يجب على الطالب أن :

(١) يقدم طلبا على ورقة دمغة فئة ٥٠ مليما .

(٢) ينجح في الكشف الطبي الخاص باجازة الطيران التي يقتضي تجديدها تجديد إجازة طالب طيار أمام القومسيون الطبي أو هيئة طبية معتمدة من الحكومة المصرية ويسري العمل به لمدة اثنى عشر شهرا من تاريخ نجاح الطالب فيه وتجدد الاجازة بعد استيفاء جميع اجراءات التجديد لمدة تنتهي بانتهاء مفعول الكشف الطبي .

(٣) يسدد الرسوم المقررة :

تجدد الاجازة ويعمل بها لتجديد إجازة طيران أعلى ويسقط العمل بها عند تجديد الطالب للاجازة المطلوبة .

راجع بومون طبعة لوندره سنة ١٩٥١ صفحة ١٠٤٥ وما بعدها .

مشروع

عن الشروط الواجب توافرها للحصول على أجازة طيار خاص أو تجـــديدها

Private Pilot Licence

توجه مصلحة الطيران المدنى نظر طلبة الطيران ومعاهد ونوادى وشركات الطيران وكل من يهمهم الأمر إلى الشروط الواجب توافرها فى كل من يرغب فى الحصول على أجازة طيار خاص أو تجديدها والتى سيعمل بها من تاريخ صدور هذه التعليمات .

(ا) للحصول على هذه الأجازة يجب على الطالب أن :

١ ـ يقدم طلباً على ورقة دمغة فئة ٥٠ مليما .

٢ ـ أن يكون حاصلا على إجازة طالب طيار

٣ ـ ينجح فى الكشف الطبى الخاص بأجازة طيار خاص أمام القومسيون الطبى أو هيئة طبية معتمدة من الحكومة المصرية ويسرى مفعول ذلك لمدة ١٢ شهرا من تاريخ نجاح الطالب فيه .

وتصدر الأجازة بعد استيفاء جميع الشروط لمدة تنتهى بانتهاء مفعول الكشف الطبى .

٤ ـ يثبت أهليته ا حول الاختبار للحصول على الأجازة وأتمامه فى الثمانية عشر شهرا السابقة على تاريخ تقديم طلب الاختبار ٤٠ ساعة طيران مزدوج ومتفرق (٣٠ ساعة إذا كان المعهد معترف به من رية)

يطير منها :

(ا) ١٢ ساعة منفرد على الأقل .

(ب) ساعات عبر الريف منفرد يتم فيها رحلة لمطارين ينزل فيهما غير مطار الابتداء ويبعد أحداهما خمسين ميلا عن الآخر ويعود لمطار الابتداء فى نفس اليوم .

٥ — ينجح فى الاختبار العملى فى الطيران .

٦ — يتم بنجاح الاختبارات العلمية الآتية ويحصل على ٦٠ ./. فى كل مادة منها على أن يحصل على مجموع ٧٠ ./. فى جميع المواد وأن تتم جميع الاختبارات فى ثلاثة أشهر :

(ا) القوانين الجوية .

(ب) الملاحة والأرصاد .

(ج) الاختبارات الفنية .

٧ — تتم الاختبارات العلمية فى ثلاثة أشهر وجميع الاختبارات (العلمية والعملية) فى ستة أشهر من تاريخ نجاح الطالب فى أول مادة .

٨ — يسدد رسوم الاختبار والاصدار المقررة .

(ب) لتجديد الأجازة يجب على الطيار أن :

١ — يقدم طلبا على ورقة دمغة فئة ٥٠ مليما .

٢ — ينجح فى الكشف الطبى بقصد تجديد إجازة طيار خاص أمام القومسيون الطبى أو هيئة طبية معتمدة من الحكومة المصرية ويسرى مفعول ذلك لمدة اثنى عشر شهرا من تاريخ نجاح الطيار فيه .

وتجدد الاجازة بعد استيفاء جميع اجراءات التجديد لمدة تنتهى بانتهاء مفعول الكشف الطبى

٣ — يتم فى الاثنى عشر شهرا السابقة لتاريخ تقديم الطلب خمس ساعات طيران منفرد على الأقل .

٤ — يثبت طيرانه على كل طراز فى المجموعة (ج) اقلاع ونزول واحد على الأقل .

٥ — يسدد رسم التجديد المقررة لخزانة المصلحة .

يمكن للطيار أن يتقدم للمصلحة بطلب لاتخاذ اجراءات التجديد قبل انتهاء العمل بمفعول الاجازة فى مدة ثلاثة أسابيع ويتم التجديد فى هذه الحالة بعد استيفاء جميع الشروط لمدة اثنى عشر شهراً تبدأ من تاريخ انتهاء مفعول الاجازة عند طلب التجديد .

راجع مؤلف بومون فى قانون الطيران البريطانى طبعة لوندرة سنة ١٩٥١ صفحة ١٠٥٠ و ١٠٦١ بند ٣٥٦٤ رقم ١٢١ حيث تتكلم عن شروط اجازة الطيار الخاص فى القانون الانجليزى الحديث سنة ١٩٤٩

ويراعى أن الاساس القانونى القديم لهذه الاجازات والأهلية للطيران ترجع الى اتفاقية باريس الدولية للملاحة الجوية سنة ١٩١٩ فى المواد ١٢ و ١٣ منها . ثم بعد ذلك جاءت اتفاقية شيكاغو سنة ١٩٤٤ ونصت على أوضاعها فى المواد ٢٩ و ٣٢ و ٣٣ و ٣٧ فالمنظمة الدولية تضع أقل الشروط الواجبة لهذه الاجازات والتشريعات الوطنية الداخلية تصوغها وتجعل منها القانون الداخلى مع ملاحظة أن لاتقل شروط الاجازة عما قررته المنظمة الدولية . (ض. ص)

مشروع

عن الشروط الواجب توافرها للحصول على اجازة طيار تجارى أو تجـديدها

Commercial Pilot Licence

توجه مصلحة الطيران المدنى نظر طلبة الطيران والطيارين ومعاهد ونوادى وشركات الطيران وكل من يهمهم الأمر إلى الشروط الواجب توافرها فى كل من يرغب فى الحصول على أجازة طيار تجارى أو تجديدها .

أولا – (ا) للحصول على الأجازة يجب على الطيار أن :

١ – يقدم طلباً على ورقة دمغة فئة خمسين مليما .

٢ – أن يكون حاصلا على أجازة طيار خاص .

٣ – يكون سنه ١٨ سنة على الأقل .

٤ – ينجح فى الكشف الطبى الخاص بأجازة طيار تجارى أمام القومسيون الطبى أو هيئة طبية معتمدة من الحكومة المصرية ويسرى مفعول ذلك لمدة ستة أشهر من تاريخ نجاح الطيار فيه . وتصدر الأجازة بعد استيفاء جميع الشروط لمدة تنتهى بانتهاء مفعول الكشف الطبى .

٥ – يثبت أهليته لدخول الاختبارات واتمامه فى الثمانية عشر شهراً السابقة على تاريخ تقديم طلب الاختبار ٢٠٠ ساعة طيران مزدوج ومنفرد

(١٥٠ ساعة طيران إذا كان المعهد الذى أتم تدريبه به معترف به من الحكومة المصرية) يشمل :

(ا) ١٠٠ ساعة طيران منفرد كقائد .

(ب) ٢٠ ساعة طيران عبر الريف منفرد كقائد وتشمل على رحلة لمسافة لا تقل عن ٣٠٠ ميل بحرى يتم فيها الهبوط والاقلاع فى مطارين مختلفين غير مطار الابتداء على أن يعود فى نفس اليوم للمطار الذى بدأ منه الرحلة .

(ج) عشر ساعات طيران آلى على ألا يحتسب منها أكثر من خمس ساعات على جهاز الطيران الآلى .

٦ — إذا رغب الانتفاع بحقوق الطيران الليلى يجب أن يطير خمس ساعات طيران ليلى منفرد كقائد على أن يتم فيها عشرة اقلاع وهبوط .

٧ — يتم بنجاح الاختبارات العلمية فى المواد الآتية ويحصل على ٦٠٪ فى كل مادة على أن يحصل على ٧٠٪ فى المجموع الكلى وفى حالة رسوبه فى مادة وإعادة الاختبار فيها يجب عليه الحصول على ٧٠٪ للنجاح :

(ا) القوانين الجوية .

(ب) الملاحة الجوية والخرائط الملاحية .

(ج) الأرصاد الجوية .

(د) الآلات الملاحية ومساعدات الطيران بالرؤية .

(هـ) عمليات الطيران .

(و) الاختبار الفنى (ميكانيكا الطائرات)

(ز) الاشارات الضوئية .

٨ – يتم بنجاح الاختبارات العملية الآتية :

(ا) الطيران العملى مع ممتحن (عام وعبر الريف والآلى) .

(ب) الطيران عبر الريف منفرد (نهارى وليلى) .

(ج) الانهيار الحلزونى (الدخول فيه والاستمرار فيه والخروج منه).

٩ – النجاح فى الاختبارات الشفوية (إذا طلب منه ذلك) .

١٠ – يتم الاختبارات العلمية فى مدة أربعة أشهر من تاريخ النجاح فى أول مادة وجميع الاختبارات العلمية والعملية فى مدة ستة أشهر على ألا يرسب فى المادة الواحدة أكثر من ثلاث مرات والا وجب إعادة جميع الاختبارات .

١١ – تسديد الرسوم المقررة .

ثانيا – (ب) لتجديد هذه الأجازة يجب على الطيار أن :

١ – يقدم طلباً على ورقة دمغة فئة ٥٠ مليما .

٢ – ينجح فى الكشف الطبي بقصد تجديد أجازة طيار تجارى أمام القومسيون الطبي أو هيئة طبية معتمدة من الحكومة المصرية ويسرى مفعول ذلك لمدة ستة أشهر من تاريخ نجاح الطيار فيه .

وتجدد الاجازة بعد استيفاء جميع اجراءات التجديد لمدة تنتهى بانتهاء مفعول الكشف الطبي .

٣ — يطير على طراز حصل عليه فى أهلية الطائرات ولو اقلاع وهبوط واحد فى مدة الستة أشهر السابقة على طلب التجديد .

٤ — يكون قد أتم ستة ساعات طيران منفرد فى مدة الستة أشهر السابقة على طلب التجديد .

٥ — يسدد رسم التجديد المقرر لخزانة المصلحة .

ملحوظة : يمكن للطيار أن يتقدم للمصلحة بطلب لاتخاذ اجراءات التجديد قبل انتهاء العمل بمفعول الأجازة فى مدة ثلاث أسابيع ويتم التجديد فى هذه الحالة لمدة ستة أشهر تبدأ من تاريخ انتهاء مفعول الأجازة عند طلب التجديد .

راجع مؤلف بومون طبعة سنة ١٩٥١ صفحات ١٠٥٣ و ١٠٦٣ بند رقم ٣٥٦٩ تجد شروط اجازة الطيار التجارى فى انجلترا وفقا لقانون الملاحة الجوية البريطانية واللوائح المنظمة له فى أبريل سنة ١٩٤٩

أما فى سويسرا فقد حرص قانون الملاحة الجوية الجديد الصادر بتاريخ ٢١ ديسمبر سنة ١٩٤٨ على أن ينظم السند القانونى للشروط الواجب توافرها للحصول على اجازة الطيارين بمختلف أنواعهم فى المادة ٦٠ وما بعدها تحت عنوان رجال الجو . ثم جاءت بعد ذلك اللائحة التى نظمت تفاصيل هذه الشروط وقد وضعها المكتب الفيديرالى للطيران وهو مايقابل مصلحة الطيران فى مصر . وصدرت اللائحة السويسرية فى ١٥ يوليو سنة ١٩٤٩

(ض. ص)

مشروع

عن الشروط الواجب توافرها للحصول على إجازة طيار تجارى ممتاز أو تجديدها

Senior Commercial Pilot Licence

توجه مصلحة الطيران المدنى نظر طلبة الطيران والطيارين ومعاهد ونوادى وشركات الطيران وكل من يهمهم الأمر إلى الشروط الواجب توافرها فى كل من يرغب فى الحصول على اجازة طيار تجارى ممتاز أو تجديدها .

(ا) للحصول على هذه الاجازة يجب على الطيار أن :

١ – يقدم طلباً على ورق دمغة فئة خمسين مليما .

٢ – أن يكون حاصلا على اجازة طيار تجارى وألا تكون مقيدة من الطيران الليلى .

٣ – يكون سنه ٢١ سنة على الأقل .

٤ – النجاح فى الكشف الطبى الخاص باجازة طيار تجارى ممتاز أمام القومسيون الطبى أو هيئة طبية معتمدة من الحكومة المصرية ويسرى مفعول ذلك لمدة ستة أشهر من تاريخ نجاح الطيار فيه ، وتصدر الاجازة بعد استيفاء جميع الشروط لمدة تنتهى بانتهاء مفعول الكشف الطبى

٥ – يثبت أهليته لدخول الاختبارات واتمامه ٧٠٠ ساعة طيران منها :

(ا) ٢٠٠ ساعة طيران منفرد تشمل على :

(١) ٤٠ ساعة طيران عبر الريف أو عبر البحار (نهارى)

(٢) ١٠ ساعة طيران عبر الريف أوعبر البحار (ليلى)

(٣) ٢٥ ساعة طيران ليلى منفرد (يمكن احتساب العشر ساعات الواردة فى البند السابق منها) .

(٤) ١٠ ساعات طيران منفرد فى الستة أشهر السابقة على تقديم طلب اصدار الاجازة .

(ب) ٤٠ ساعة طيران آلى يمكن احتساب ٢٠ ساعة منها على جهاز الطيران الآلى .

٦ — يجتاز الاختبار العملى فى الطيران — أما إذا لم يطلب منه الاختبار فيجب أن يثبت جدارته فى :

(ا) قيادة الطائرات ذات المحركات المتعددة فى جميع المناورات العادية .

(ب) قيادة الطائرات ذات المحركات المتعددة فى جميع المناورات الاضطرارية .

(ج) قيادة طائرة ذات محركات متعددة حمولتها الكلية أكثر من ٥٧٠٠ كيلوجرام واتمام جميع المناورات بكامل حمولتها .

٧ — يتم بنجاح الاختبارات العلمية فى المواد الآتية ويحصل على ٦٠ فى كل مادة على أن يحصل على ٧٠ ٪ فى المجموع الكلى وفى حالة رسوبه فى مادة وإعادة الاختبار فيها يجب عليه الحصول على ٧٠ ٪ للنجاح :

(ا) القوانين الجويه .

(ب) عمليات الطيران .

(ج) شكل الأرض والخرائط .

(د) الملاحة الجوية .

(هـ) المساعدات الملاحية اللاسلكية .

(و) الآلات الدقيقة .

(ز) الارصاد .

(ح) الاتصال بالراديو تليفون .

(ط) الاشارات

(ك) القانون البحرى (إذا كان المطلوب طراز طائرة بحرية أو برمائية) .

(ل) فنى (ميكانيكية الطائرات) .

٨ — ينجح فى الاختبار الشفوى إذا طلب منه ذلك .

٩ — يكون قد حصل على أهلية الطيران والنزول الآلى وأن تكون سارية المفعول .

١٠ — تتم جميع الاختبارات فى مدة اثنى عشر شهراً على ألا يرسب فى مادة واحدة أكثر من ثلاث مرات والا وجب إعادة جميع الاختبارات

١١ — يسدد الرسوم المقررة .

(ب) لتجديد هذه الأجازة يجب على الطيار أن :

(١) يقدم طلباً على ورقة دمغة فئة ٥٠ مليما .

راجع قانون الملاحة الجوية فى ايسلندة الصادر سنة ١٩٤٧ فقد نظم هذا الباب فى الفصل الثانى منه المواد ١٨ و ١٩ و ٢٠ وما بعدها .

أما فى قانون الملاحة الجوية فى المكسيك الصادر سنة ١٩٤٩ فاستعرض الفصل الخامس المواد ٣١٩ وما بعدها .

وفى قانون النرويج سنة ١٩٤٩ المواد ٢٣ — ٢٦

(٢) ينجح فى الكشف الطبي بقصد تجديد اجازة طيار تجارى ممتاز أمام القومسيون الطبي أو هيئة طبية معتمدة من الحكومة المصرية ويسرى مفعول ذلك لمدة ستة أشهر من تاريخ نجاح الطيار فيه .

وتجدد الأجازة بعد استيفاء جميع اجراءات التجديد لمدة تنتهى بانتهاء مفعول الكشف الطبي

(٣) يطير على كل طراز حصل عليه فى أهلية الطائرات ولو اقلاع وهبوط واحد فى مدة الستة أشهر السابقة على طلب التجديد (يشطب كل طراز لم يطير عليه الطالب) .

(٤) تكون أهلية الطيران الآلى الحاصل عليها سارية المفعول .

(٥) يكون قد أتم ستة ساعات طيران منفرد فى الستة أشهر السابقة على طلب التجديد .

(٦) يسدد الرسوم المقررة .

ملحوظة : يمكن للطيار أن يتقدم بطلب للمصلحة لاتخاذ اجراءات التجديد قبل انتهاء العمل بمفعول الاجازة فى مدة ثلاث أسابيع ويتم التجديد فى هذه الحالة لمدة ستة أشهر تبتدىء من تاريخ انتهاء مفعول الاجازة عند طلب التجديد .

انجلترا : راجع مؤلف بومون طبعة سنة ١٩٥١ صفحة ١٠٥٦ بند ٣٥٣٩ وما بعده ومؤلف كنوث عن قائد الطائرة سنة ١٩٤٧

فرنسا : راجع مؤلف ليموان فى قانون الطيران الفرنسى صفحة ٢٢٤ ومؤلف بوشيه عن قانون رجال طاقم الطائرة ، رسالة دكتوراه طبعة لوزان سنة ١٩٤٩

ومؤلف ماتشينو فى الشروط القانونية لهيئة قيادة الطائرة رسالة دكتوراه باريس سنة ١٩٣٠ (ض. ص)

مشروع

عن الشروط الواجب توافرها للحصول على إجازة طيار خط جوى أوتجديدها

Airline Transport Pilot Licence

توجه مصلحة الطيران المدنى نظر طلبة الطيران والطيارين ومعاهد ونوادى وشركات الطيران وكل من يهمهم الأمر إلى الشروط الواجب توافرها فى كل من يرغب فى الحصول على أجازة طيار خط جوى أو تجديدها .

(ا) للحصول على هذه الأجازة يجب على الطيار أن :

١ — يقدم طلباً على ورقة دمغة فئة خمسين مليما .

٢ — يكون حاصلا على اجازة طيار تجارى وألا تكون مقيدة من الطيران الليلى .

٣ — يكون سنه ٢١ سنة على الأقل :

٤ — ينجح فى الكشف الطبى الخاص باجازة طيار خط جوى أمام القومسيون الطبى أو هيئة طبية معتمدة من الحكومة المصرية ويسرى مفعول ذلك لمدة ستة أشهر من تاريخ نجاح الطيار فيه — وتصدر الاجازة بعد استيفاء جميع الشروط لمدة تنتهى بانتهاء مفعول الكشف الطبى :

٥ — يثبت أهليته لدخول الاختبارات واتمامه ١٢٠٠ ساعة طيران منها

(ا) ٢٥٠ ساعة طيران منفرد تشمل على :

(١) ١٧٥ ساعة طيران عبر الريف أو عبر البحار (نهارى) .

ارجع فى هذا الشأن للمواد ٦٠/٦٣ من قانون الملاحة الجوية السويسرى سنة ١٩٤٨

(٢) ٢٥ ساعة طيران عبر الريف أو عبر البحار (ليلى) .

(٣) ١٠٠ ساعة طيران ليلى منفرد (يمكن احتساب الخمسة وعشرون ساعة الواردة فى البند السابق منها .

(٤) ١٠ ساعات طيران منفرد فى الستة أشهر السابقة على تقديم طلب اصدار الاجازة .

(ب) ٧٥ ساعة طيران آلى يمكن احتساب ٢٥ ساعة منها على جهاز الطيران الآلى .

٦ — يجتاز الاختبار العملى فى الطيران — أما إذا لم يطلب منه الاختبار فيجب أن يثبت جدارته فى :

(ا) قيادة الطائرات ذات المحركات المتعددة فى جميع المناورات العادية .

(ب) قيادة الطائرات ذات المحركات المتعددة فى جميع المناورات الاضطرارية .

(ج) قيادة طائرة ذات محركات متعددة حمولتها الكلية أكثر من ٥٧٠٠ كيلوجرام واتمام جميع المناورات بكامل حمولتها .

٧ — يتم بنجاح الاختبارات العلمية فى المواد الآتية ويحصل على ٦٠٪ فى كل مادة على أن يحصل على ٧٠٪ فى المجموع الكلى وفى حالة رسوبه فى مادة واعادة الاختبار فيها يجب عليه الحصول على ٧٠٪ للنجاح :

(ا) القوانين الجوية .

(ب) عمليات الطيران .

(ج) شكل الأرض والخرائط .

(د) الملاحة الجوية .

(هـ) المساعدات الملاحية اللاسلكية .

(و) الآلات الدقيقة .

(ز) الأرصاد الجوية .

(ح) الاتصال بالراديو تليفون .

(ط) الاشارات .

(ى) القانون البحرى (إذا كان المطلوب طراز طائرة بحرية أو برمائية)

(ك) فنى (ميكانيكا الطائرات) .

٨ – ينجح فى الاختبار الشفوى إذا طلب منه ذلك .

٩ – يكون قد حصل على أهلية الطيران والنزول الآلى وأن تكون سارية المفعول .

---

١٠ – تتم جميع الاختبارات فى مدة اثنى عشر شهراً على ألا يرسب فى مادة واحدة أكثر من ثلاث مرات والا وجب إعادة جميع الاختبارات .

١١ – تسديد الرسوم المقررة .

(ثانيا) لتجديد هذه الاجازة يجب على الطيار أن :

١ – يقدم طلباً على ورقة دمغة فئة ٥٠ مليما .

٢ – ينجح فى الكشف الطبى بقصد تجديد اجازة طيار خط جوى أمام القومسيون الطبى أو هيئة طبية معتمدة من الحكومة المصرية ويسرى

مفعول ذلك لمدة ستة أشهر من تاريخ نجاح الطيار فيه وتجدد الأجازة بعد استيفاء جميع اجراءات التجديد لمدة تنتهى بانتهاء مفعول الكشف الطبى .

٣ — يطير على كل طراز حصل فيه على أهلية الطائرات ولو اقلاع وهبوط واحدفى مدة ستة الأشهر السابقة على طلب التجديد (يشطب كل طراز لم يطير عليه الطالب) .

٤ — تكون أهلية الطيران الآتى الحاصل عليها سارية المفعول .

٥ — يكون قد أتم ستة ساعات طيران منفرد فى ستة الأشهر السابقة لطلب التجديد .

٦ — يسدد الرسوم المقررة .

ملاحظة : يمكن للطيار أن يتقدم بطلب للمصلحة لاتخاذ اجراءات التجديد قبل انتهاء العمل بمفعول الاجازة فى مدة ثلاث أسابيع ويتم التجديد فى هذه الحالة لمدة ستة أشهر ابتداء من تاريخ انتهاء مفعول الأجازة عند طلب الجديد .

فى انجلترا : راجع مؤلف بومون صفحة ١٠٥٨ بند ٣٥٥١ ومابعده.
أما فى فرنسا فيحكم هذا الموضوع المادة ٣١ من قانون الملاحة الجوية الفرنسية الصادر فى ٣١ مايو سنة ١٩٢٤ وتقرر المادة ٦٢ من القانون عقوبات جنائية تطبقها محكمة الجنح وتصل الى الحبس لمدة شهر على مخالفة أحكام المادة ٣١ من قانون الطيران . ثم بعد ذلك صدر فى فرنسا القانون المؤرخ فى ٢٥ مارس سنة ١٩٣٦ والحق به المرسوم المشتمل على لائحته التنفيذية بتاريخ ٧ يوليو سنة ١٩٣٦ جريدة رسمية فرنسية فى ٢٧ مارس سنة ١٩٣٦ صفحة ٣٤٥٠ (ينظم هذه الاجازات للطيارين ويفرض عقوبة جنائية أشد على مخالفيها) .

مشروع

عن الشروط الواجب توافرها للحصول على إجازة طيار شراعي أو تجديدها

Glider Pilot Licence

نوجه نظر الطيارين ومعاهد ونوادى وشركات الطيران وكل من يهمهم الأمر إلى الشروط الواجب توافرها فى كل من يرغب فى الحصول على اجازة الطيران الشراعى أو تجديدها والتى سيبدأ العمل بها من أول ابريل ١٩٥٥ .

(أولا) للحصول على هذه الاجازة يجب على الطالب أن :

١ — يقدم طلباً على ورقة دمغة فئة ٥٠ مليما .

٢ — ينجح فى الكشف الطبى الخاص بطيار شراعى أمام القومسيون الطبى أو هيئة طبية معتمدة ويسرى مفعول ذلك لمدة ١٢ شهراً من تاريخ نجاح الطالب فيه .

وتصدر الاجازة بعد استيفاء جميع الشروط لمدة تنتهى بانتهاء مفعول الكشف الطبى .

٣ — لا تقل سنه عن ١٦ سنة .

٤ — يقدم شهادة معتمدة من الهيئة التى أتم تدريبه بواسطتها بأهليته للحصول على اجازة طيار شراعى وتشمل البيانات الآتية :

(ا) اتمامه الطيران لمدة ثلاث ساعات على الأقل على طائرات شراعية تصلح للطيران عبر الريف فى مدة لا تزيد عن ١٨ شهراً منها ساعتين طيران منفرد أتم أثنائها عشرين إقلاع وهبوط على الأقل.

راجع للدراسة والمقارنة المواد ١٢ — ١٦ من القانون التشيكوسلوفاكى القديم الصادر فى ٨ يوليو سنة ١٩٢٥ برقم ١٧٢ — وفى المشروع التركى راجع المواد من ٥٧ — ٦٨ ولا نعرف حتى اليوم مصير هذا المشروع .

(ب) المامه التام وامكانه القيام بالمناورات العادية والاضطرارية على طائرة شراعية تصلح للطيران عبر الريف .

(ج) المامه التام بالقوانين الجوية .

(د) المامه بالمبادئ الأولية الخاصة .

— بالخرائط الجوية .

— ارصاد (مايتعلق بالطيران الشراعى) .

— البوصلة والآلات الدقيقة الموجودة بالطائرات الشراعية .

— نظرية الطيران وحدود تشغيل الطائرات الشراعية .

٥ — يسدد رسم الاختبارات المقررة .

٦ — يتم بنجاح الاختبار فى مادة القوانين الجوية .

٧ — يتم بنجاح أى اختبار يطلب منه تأديته فى المواد المبينة بالبند رقم ٤ إذا رأت المصلحة ضرورة لهذه الاختبارات .

٨ — يسدد الرسوم المقررة .

(ثانيا) لتجديد إجازة طيار شراعى يجب على الطيار أن :

١ — يقدم طلباً على ورقة دمغة فئة ٥٠ مليما .

٢ — ينجح فى الكشف الطبي بقصد تجديد اجازة طيار شراعى امام القومسيون الطبي أو هيئة طبية معتمدة ويسرى مفعول ذلك لمدة ١٢ شهراً من تاريخ نجاح الطالب فيه .

وتجدد الاجازة بعد استيفاء اجراءات التجديد لمدة تنتهى بانتهاء مفعول الكشف الطبي .

٣ — يتم ثلاثين دقيقة طيران شراعى على طائرة شراعية تصلح للطيران عبر الريف فى الاثنى عشر شهراً السابقة لطلب التجديد على أن يقوم فيها بثلاثة إقلاع وهبوط على الأقل .

(أولا) للحصول على أهلية معلم طيران شراعى يجب على الطالب أن :

١ — يكون حاصلا على اجازة طيار شراعى سارية المفعول .

٢ — « « « « معلم طيران أو ما يعادلها على الطائرات الآلية .

٣ — مارس التدريب فى السحب بالونش والسيارة لمدة لا تقل عن ثلاث أشهر .

(ثانياً) لتجديد أهلية معلم طيران شراعى يجب على الطالب أن :

١ — يقدم طلباً على ورقة دمغة فئة الخمسين مليما .

٢ — تكون اجازة طيار شراعى الحاصل عليها سارية المفعول .

٣ — يكون قد أتم ٦٠ دقيقة على طائرة شراعية تصلح للطيران عبر الريف فى الاثنى عشر شهراً السابقة لطلب التجديد واتم فيها ٦ اقلاع وهبوط مع طلبة طيران شراعى .

٤ — يسدد الرسوم المقررة لتجديد أهلية معلم طيران شراعى .

(راجع مؤلف بومون صفحة ١٠٦٧ ثم صفحة ١٠٦٩ البنود ٣٥٩٤ إلى البند ٣٦١٠) .

تعرض لهذه الاجازات القانون الكندى فى المواد ١٢ و ١٣ و ١٤ وقد أدخل المشرع الكندى عليها تعديلا سنة ١٩٥٠ . (ض. ص)

مشروع

عن الشروط الواجب توافرها للحصول على إجازة طيار بالون طليق أو تجديدها

Free Balloon Pilot Licence

نوجه نظر طلبة الطيران والطيارين ومعاهد ونوادى وشركات الطيران وكل من يهمهم الأمر إلى الشروط الواجب توافرها فى كل من يرغب فى الحصول على اجازة طيار بالون طليق أو تجديدهد والتى سيعمل بها ابتداء من تاريخ صدور هذه التعليمات .

(أولا) للحصول على هذه الاجازة يجب على الطالب أن :

١ — يقدم طلباً على ورقة دمغة فئة ٥٠ مليما .

٢ — ينجح فى الكشف الطبى الخاص بطيار بالون طليق أمام القومسيون الطبى أو هيئة طبية معتمدة من الحكومة المصرية ويسرى مفعول ذلك لمدة ١٢ شهراً من تاريخ نجاح الطالب فيه .

وتصدر الاجازة بعد استيفاء الشروط لمدة تنتهى بانتهاء مفعول الكشف الطبى .

٣ — لا تقل سنه عن ١٧ سنة .

٤ — يثبت أنه حلق (ارتفع) فى الجو ببالون ثمانى مرات على الأقل واستمر التحليق فيها ساعتين على أن يشمل :

(ا) التحليق التدريبى ستة دفعات .

(ب) التحليق لمدة واحدة كقائد بالون تحت اشراف مدرس حاصل على اجازة طيار بالون طليق وذلك لارتفاع ثلاثة آلاف قدم على الأقل .

(ج) التحليق لمدة واحدة منفرد .

٥ – يتم بنجاح الاختبارات العملية الآتية :

(ا) التحليق والمناورات الاعتيادية .

(ب) « « تحت ظروف طارئة .

٦ – يتم بنجاح الاختبارات العلمية فى المواد الآتية :

(ا) قوانين الطيران .

(ب) الارصاد (المتعلقة بالبالونات والغازات)

(ج) الاختبار الفنى (البالون وأجزائه) .

(د) المبادئ الأولية للخرائط الجوية والآلات الدقيقة التى تستعمل فى بالون طليق .

(ثانيا) لتجديد هذه الاجازة يجب على الطيار أن :

١ – يقدم طلباً على ورقة دمغة فئة ٥٠ مليما .

٢ – ينجح فى الكشف الطبي بقصد تجديد اجازة طيار بالون طليق أمام القومسيون الطبي العام أو هيئة طبية معتمدة من الحكومة المصرية ويسرى مفعول ذلك لمدة ١٢ شهراً من تاريخ نجاح الطيار فيه .

راجع قانون سيلان للملاحة الجوية رقم ١٥ لسنة ١٩٥٠ المادة ١٥ ومعها مختلف الفقرات – وقانون الصين سنة ١٩٤١ المواد ٢٦ – ٢٧

وتجدد الاجازة بعد استيفاء الشروط لمدة تنتهى بانتهاء مفعول الكشف الطبى على ألاتزيد عن ١٢ شهراً .

٣ — يكون قد حلق فى الجو لمدة واحدة على الأقل منفرداً فى بالون واستغرق تحليقه فى الجو نصف ساعة طيران .

٤ — يسدد رسوم التجديد المقررة .

يمكن للطيار أن يتقدم بطلب للمصلحة لاتخاذ اجراءات التجديد قبل انتهاء العمل بمفعول الاجازة فى مدة ثلاثة أسابيع ويتم التجديد فى هذه الحالة لمدة ١٢ شهراً تبدأ من تاريخ انتهاء مفعول الاجازة .

(راجع مؤلف بومون صفحة ١٠٦١ بند ٣٥٦٣ وما بعده) .

أما فى ايطاليا فقد نظمت المواد ٨٨٣ وما بعدها من قانون الملاحة الجوية الايطالية الصادر فى سنة ١٩٤٢ أوضاع قائد الطائرة وشروط هيئة القيادة فى الطائرات. وتكلمت عن طاقم الطائرة المواد٨٩٥—٨٩٩ من نفس القانون .

ولقد اشار مؤلف فرنسى حديث فى كتابه عن قانون الطيران طبعة سنة ١٩٥٢ الى احصاء طريف عن اعضاء هيئة الطائرة فى احدى الشركات الفرنسية للطيران ولعلها أهمها قال المؤلف :

أن شركة الخطوط الجوية الفرنسية (ايرفرانس) لديها ١٢٨ طائرة فى أول يناير سنة ١٩٥٠ وفيها :

٣٠٠ قائد طائرة ومساعد للقائد .

٢٥٢ ملاح وعامل راديو .

٢٥٣ ملاح ميكانيكى .

٨٩ مضيفة فرنسية .

١٥٥ فراش .

١٠٤٩ شخص موظف على متن طائرات الشركة الفرنسية .

مقابل ١٣٦٧٩ موظف على الأرض .

مشروع

عن الشروط الواجب توافرها للحصول على إجازة طيار هيليكوبتر خاص أو تجديدها

Private Helicopter Pilot Licence

نوجه نظر طلبة الطيران والطيارين ومعاهد ونوادى وشركات الطيران وكل من يهمهم الأمر الى الشروط الواجب توافرها فى كل من يرغب فى الحصول على اجازة طيار هيليكوبتر خاص أو تجديدها والتى سيعمل بها من تاريخ صدور هذه التعليمات .

(أولا) للحصول على هذه الاجازة يجب على الطالب أن :

١ — يقدم طلبا على ورقة دمغة فئة ٥٠ مليما .

٢ — ينجح فى الكشف الطبى الخاص بطيار هليكوبتر خاص أمام القومسيون الطبى أو هيئة طبية معتمدة من الحكومة المصرية ويسرى مفعول ذلك لمدة ١٢ شهراً من تاريخ نجاح الطالب فيه .

وتصدر الاجازة بعد استيفاء جميع الشروط لمدة تنتهى بانتهاء مفعول الكشف الطبى .

٣ — لايقل سنه عن ١٧ سنة .

٤ — يقدم شهادة معتمدة من الهيئة التى أتم تدريبه بواسطتها باهليته لدخول الاختبار واتم ساعات الطيران فى هليكوبتر المقررة للاجازة وتشمل البيانات الواردة فى بند (٥) و (٦) .

راجع فى اجازات الطيارين قانون جمهورية كوستاريكا رقم ٧٦٢ بتاريخ ١٨ اكتوبر سنة ١٩٤٩ المواد من ٥٧ — ٧٤ راجع أيضا قانون الدانمرك وإن كان صادراً قبل شيكاغو إلا أنه بحث موضوع الاجازات فى المواد ١٦ — ٢١ من قانون رقم ١٢٤ فى ٧ مايو سنة ١٩٣٧

٥ – (ا) يكون قد أتم فى الأثنى عشر شهراً السابقة على تقديم طلب الدخول للاختبار ما لايقل عن ٤٠ ساعة طيران مزدوج ومنفرد على طائرة هليكوبتر أو ثلاثين ساعة طيران على الأقل أن كان قد اتم طيرانها أمام هيئة معتمدة من الحكومة المصرية . منها خمسة ساعات طيران منفرد طار منها ثلاث ساعات طيران عبر الريف اتم فيها رحلة لأرض نزول هبط فيها وتبعد بمسافة خمسة وعشرين ميل بحرى على الأقل عن نقطة الابتداء .

(ب) اذا كان حاصلا على احدى اجازات الطيران يكتفى باثباته اتمام خمس ساعات طيران منفرد هليكوبتر طار منها ثلاث ساعات عبر الريف وأتم فيها رحلة لأرض نزول هبط فيها وتبعد خمسة وعشرين ميل بحرى عن نقطة الابتداء . على أن يجتاز بنجاح الاختبار الفنى الخاص بهذه الطائرة .

٦ – يتم بنجاح الاختبارات العلمية الآتية :

(ا) قوانين الطيران .

(ب) المبادىء الأولية للمواد الآتية :

– الخرائط الجوية .

– الأرصاد (مايتعلق برحلات عبر الريف) .

– البوصلة .

(ج) نظرية الطيران وحدود تشغيل الهليكوبتر .

راجع القانون الأمريكى للولايات المتحدة المواد ٥٥١ – ٥٥٣ من الكود ثم القسم ٦٠١ – ٦١٠ من قانون سنة ١٩٣٨ والقوانين المعدلة له لغاية سنة ١٩٥٣

٧ – يتم الاختبارات العلمية فى مدة ثلاثة أشهر وأن تتم جميع الاختبارات فى مدة ستة أشهر وإلا وجب على الطالب اعادة جميع الاختبارات . كما أن الطالب الذى رسب فى احدى المواد ثلاث مرات يعاد اختباره فى جميع المواد .

وفى هذه الحالة يجب اعادة تسديد الرسوم كاملة .

٨ – يسدد رسم الاختبارات واصدار هذه الاجازة .

(ثانيا) لتجديد هذه الاجازة يجب على الطالب أن :

(١) يقدم طلبا على ورقة دمغة فئة ٥٠ مليما .

(٢) ينجح فى الكشف الطبى بقصد تجديد اجازة طيار هليكوبتر خاص أمام القومسيون الطبى أو هيئة طبية معتمدة ويسرى مفعول ذلك لمدة ١٢ شهراً من تاريخ نجاح الطالب فيه .

وتجدد الاجازة بعد استيفاء اجراءات التجديد لمدة تنتهى بانتهاء مفعول الكشف الطبى على ألا تزيد عن ١٢ شهراً .

(٣) يتم ساعة طيران منفرد فى طائرة هليكوبتر فى ستة الأشهر السابقة على طلب التجديد . ٥

(٤) يسدد الرسوم المقررة لتجديد الاجازة .

ملحوظة : يمكن للطيار أن يتقدم بطلب للمصلحة لاتخاذ اجراءات التجديد قبل انتهاء العمل بمفعول الاجازة فى مدة ثلاثة اسابيع ويتم التجديد فى هذه الحالة لمدة ١٢ شهراً تبدأ من تاريخ انتهاء مفعول الاجاز عند طلب التجديد .

راجع فى هذه الاجازات القانون الحديث لجمهورية هندوراس وقد صدر وفقا لأحكام وملاحق شيكاغو وتاريخ القانون ١٤ مايو سنة ١٩٥٠ ونظم شروط الاجازات فى المواد من ١٤٤ – ١٤٧ .

مشروع

عن الشروط الواجب توافرها للحصـــول على أجازة طيار هليكوبتر تجارى أو تجديدها

Commercial Helicopter Pilot Licence

نوجه نظر الطيارين ومعاهد ونوادى وشركات الطيران وكل من يهمهم الأمر الى الشروط الواجب توافرها فى كل من يرغب فى الحصول على اجازة هليكوبتر تجارى أو تجديدها والتى سيعمل بها من تاريخ صدور هذه التعليمات .

(أولا) للحصول على هذه الاجازة يجب على الطالب أن :

١ — يقدم طلبا على ورقة دمغة فئة ٥٠ مليما .

٢ — ينجح فى الكشف الطبي الخاص بطيار هليكوبتر تجارى أمام القومسيون الطبي العام أو هيئة طبية معتمدة من الحكومة المصرية . ويسرى مفعول ذلك لمدة ستة أشهر من تاريخ نجاح الطالب فيه .

وتصدر الاجازة بعد استيفاء جميع الشروط المطلوبة وتظل سارية لمدة تنتهى بانتهاء مفعول الكشف الطبي .

٣ — لاتقل سنه عن ١٨ سنة .

٤ — يقدم شهادة معتمدة من الهيئة التى أتم تدريبه بواسطتها باهليته للاختبار للحصول على اجازة طيار هليكوبتر تجارى وتشمل البيانات الواردة فى بندى (٥) و (٦) .

٥ — يكون قد أتم ١٠٠ ساعة طيران فى طائرات هليكوبتر أو ٧٥ ساعة طيران فى طائرات هليكوبتر اذا كان المعهد أو الهيئة التى تدرب فيها معتمدة من الحكومة المصرية وذلك فى الثمانية شهرا السابقة لتاريخ تقدم طلب الاختيار للحصول على الأجازة وتشمل :

(ا) ٣٥ ساعة طيران منفرد على طائرات هليكوبتر .

(ب) ١٠ ساعات طيران منفرد عبر الريف على طائرات هليكوبتر .

٦ — يكون قد أتم ١٠ ساعات طيران منفرد على طائرات هليكوبتر فى الستة أشهر السابقة لطلب الاختبار للحصول على الاجازة .

٧ — يتم بنجاح الاختبار العملى فى الطيران على طائرة هليكوبتر للمناورات العادية والاضطرارية .

٨ — يتم بنجاح الاختبارات العملية فى المواد الآتية :

(ا) قوانين الطيران .

(ب) الملاحة واستعمال الخرائط الجوية .

(ج) مبادىء الارصاد وقراءة خرائط الطقس (الخرائط الجوية) .

(د) الأجهزة الملاحية وأدوات المساعدة الملاحية وفقا لقواعد الطيران بالرؤية .

(هـ) الاختبار الفنى .

٩ — تتم جميع الأختبارات العلمية فى مدة أربعة أشهر من تاريخ نجاح الطالب فى أول مادة وان تتم جميع الاختبارات العلمية والعملية معا فى مدة ستة أشهر من تاريخ نجاح الطالب فى أول اختبار والاوجب اعادة جميع الاختبارات . كما ان الطيار الذى يرسب فى احدى المواد

راجع القانون الارلندى للملاحة الجوية الصادر بين ١٩٣٦ الى ١٩٤٦ وقد طرق فى مواده ٨٨ — ١٠٣ موضوع الاجازات .

العلمية أو العملية ثلاث مرات يعاد اختباره فى جميع المواد وفى هذه الحالة يجب عليه تسديد رسوم جميع الاختبارات .

١٠ — يسدد رسوم الاختبارات والاصدار.

(ثانيا) أما لتجديد الاجازة فيجب على الطيار ان :

١ — يقدم طلباً على ورقة دمغة فئة ٥٠ مليما .

٢ — ينجح فى الكشف الطبى يقصد تجديد اجازة طيار هليكوبتر تجارى أمام القومسيون الطبى العام أو هيئة طبية معتمدة من الحكومة المصرية ويسرى مفعول ذلك لمدة ستة أشهر من تاريخ نجاح الطيارفيه .

وتجدد الاجازة بعد استيفاء اجراءات التجديد لمدة تنتهى بانتهاء مفعول الكشف الطبى على ألا تزيد عن ستة أشهر.

٣ — يكون قد أتم أربعة ساعات طيران منفرد على طائرات هليكوبتر فى خلال الستة أشهر السابقة لطلب التجديد .

٤ — يطير على كل طراز من الطائرات يكون قد حصل على أهلية الطيران عليه ولو باقلاع وهبوط واحد فى بحر الستة أشهر السابقة لطلب التجديد .

٥ — يسدد رسم التجديد المقرر لخزانة المصلحة .

ملحوظة — يمكن للطيار أن يتقدم بطلب للمصلحة لاتخاذ اجراءات التجديد قبل انتهاء العمل بمفعول الاجازة فى مدة ثلاثة أسابيع ويتم التجديد فى هذه الحالة لمدة ستة أشهر تبدأ من تاريخ انتهاء مفعول الاجازة عند طلب التجديد .

مشروع

عن الشروط الواجب توافرها للحصول على أجازة ملاح جوى أو تجديدها

Flight Navigator Licence

نوجه نظر طلبة الطيران ومعاهد ونوادى وشركات الطيران وكل من يهمهم الأمر إلى الشروط الواجب توافرها فى كل من يرغب فى الحصول على أجازة ملاح جوى أو تجديدها والتى سيعمل بها من تاريخ صدور هذه التعليمات :

للحصول على هذه الاجازة يجب على الطالب ان :

١ – يقدم طلباً على ورقة دمغة فئة ٥٠ مليما .

٢ – ينجح فى الكشف الطبى الخاص بملاح جوى أمام القومسيون الطبى أو هيئة طبية معتمدة من الحكومة المصرية ويسرى مفعول ذلك لمدة ١٢ شهرا من تاريخ نجاح الطالب فيه .

وتصدر الاجازة بعد استيفاء الشروط لمدة تنتهى بانتهاء مفعول الكشف الطبى

٣ – لاتقل سنه عن ٢١ عاماً .

٤ – يثبت إتمام ٢٠٠ ساعة طيران كملاح على طائرات تعمل فى رحلات عبر الريف وتشتمل على ٥٠ ساعة طيران ليلى على الأقل فى الـ٢٤ شهرا السابقة لطلب اصدار الاجازة : منها ١٠٠ ساعة طيران كملاح يحسب منها ٥٠ ساعة طيران ليلى فى رحلات لاتقل الواحدة عن ١٠٠٠ ميل بدون توقف أو لمدة ٥ ساعات طيران.

أما اذا كان للطالب خبرة كطيار فيحسب له نصف الوقت الذى طاره فى رحلات عبر الريف لمدة ساعتين طيران مستمر على ألا يزيد عن ١٠٠ ساعة من الـ ٢٠٠ ساعة وعلى ألا يحسب فيها الطيران الليلى المطلوب.

٥ — يثبت اتمام ٥٠ ساعة طيران من ساعات الطيران المطلوبة فى بند ٤ على أن تتم فى الاثنى عشر شهرا السابقة لطلب الحصول على الاجازة .

٦ — يثبت اتمام تحديد موقع الطائرة ٢٥ مرة ليلا ، ٢٥ مرة أخرى نهارا بواسطة رصد الاجرام السماوية مع أدوات المساعدة اللاسلكية والآلات الملاحية .

٧ — يثبت مقدرته على الملاحة التقديرية بواسطة الاجرام السماوية والطرق الملاحية الأخرى أثناء الطيران نهارا وليلا .

٨ — يتم بنجاح الاختبارات العلمية فى المواد الآتية ويحصل على ٦٠ على الأقل فى كل مادة مع حصوله على ٧٠ ٪ فى المجموع الكلى وفى حالة رسوبه فى مادة واعادة الاختبار فيها . يجب الحصول على ٧٠ ٪ للنجاح :

ط (ا) القوانين الجوية .

(ب) شكل الأرض والخرائط الملاحية .

(ج) الملاحة الجوية .

(د) الملاحة اللاسلكية .

(هـ) الآلات الملاحية والمغنطيسية والبوصلات.

(و) الأرصاد الجوية .

(ز) الملاحة الفلكية .

(ك) الاشارات .

٩ — يتم بنجاح الاختبار الشفوى .

١٠ — يتم جميع الاختبارات فى مدة ستة أشهر من تاريخ نجاح الطالب فى أول مادة والا وجب اعادة جميع الاختبارات كما أن الطالب الذى يرسب فى احدى المواد ثلاث مرات يعاد اختباره فى جميع المواد وفى هذه الحالة يجب عليه ان يسدد رسوم جميع الاختبارات .

١١ — يسدد رسوم الاختبارات لاصدار الاجازة .

(ثانيا) أما لتجديد الاجازة فيجب على الملاح الجوى أن :

١ — يقدم طلباً على ورقة دمغة فئة ٥٠ مليما .

٢ — ينجح فى الكشف الطبى بقصد تجديد اجازة ملاح جوى أمام القومسيون الطبى العام أو هيئة طبية معتمدة من الحكومة المصرية ويسرى مفعول ذلك لمدة اثنى عشر شهرا من تاريخ نجاح الطيار فيه .

وتجدد الاجازة بعد استيفاء اجراءات التجديد لمدة تنتهى بانتهاء مفعول الكشف الطبى .

٣ — يثبت اتمام ١٢ ساعة طيران على الأقل كملاح فى رحلات عبر الريف لاتقل مدة كل رحلة منها عن ساعتين .

٤ — يسدد رسم التجديد المقرر لخزانة المصلحة .

ملحوظة : يمكن للملاح الجوى أن يتقدم بطلب للمصلحة لاتخاذ اجراءات التجديد قبل انتهاء العمل بمفعول الاجازة فى مدة ثلاثة أسابيع ويتم التجديد هدة الحالة لمدة اثنى عشر شهرا تبدأ من تاريخ انتهاء مفعول الاجازة عند طلب التجديد .

(راجع بومون قانون الطيران البريطانى طبعة سنة ١٩٥١ صفحة ١٠٧١) .

مشروع

عن الشروط الواجب توافرها للحصول على اجازة مهندس جوى أو تجديدها

Flight Engineer Licence

توجه مصلحة الطيران المدنى نظر المهندسين الأرضيين والجويين ومعاهد ونوادي وشركات الطيران وكل من يهمهم الأمر إلى الشروط الواجب توافرها فى كل من يرغب فى الحصول على اجازة مهندس جوى أو تجديدها :

(ا) للحصول على هذه الاجازة يجب على المهندس الأرضى أن :

١ — يقدم طلباً على ورقة دمغة فئة ٥٠ مليما .

٢ — يكون حاصلا على اجازتى مهندس أرض ا ، ج وأن تكونا ساريتا المفعول .

٣ — ألا يقل سنه عن ٢١ سنة .

٤ — ينجح فى الكشف الطبي الخاص باجازة مهندس جوى أمام القومسيون الطبي أو هيئة طبية معتمدة من الحكومة المصرية ويسرى مفعول ذلك لمدة اثنى عشر شهرا من تاريخ نجاحه فيه وتصدر الاجازة بعد استيفاء جميع الشروط لمدة تنتهى بانتهاء مفعول الكشف الطبي .

٥ — يثبت أهليته لدخول الاختبارات اللازمة للحصول على الشهادة واتمامه ٥٠ ساعة طيران تمرينية قام أثنائها بواجباته كمهندس جوى بحالة مرضية.

٦ — يثبت المامه التام بالاجراءات التى يجب اتخاذها فى حالات الطوارىء .

٧ — يجتاز الاختبارات الفنية اللازمة .

٨ — يسدد الرسوم المقررة .

(ب) لتجديد هذه الاجازة يجب على المهندس الجوى أن :

١ — يقدم طلبا على ورقة دمغة فئة خمسين مليما .

٢ — ينجح فى الكشف الطبى بقصد تجديد اجازة مهندس جوى أمام القومسيون الطبى أو هيئة طبية معتمدة من الحكومة المصرية ويسرى مفعول ذلك لمدة اثنتى عشر شهرا من تاريخ نجاح المهندس الجوى فيه وتجدد الاجازة بعد استيفاء جميع اجراءات التجديد لمدة تنتهى بانتهاء مفعول الكشف الطبى .

٣ — يطير على كل طراز حصل عليه على الاجازة لرحلة واحدة على الأقل كمهندس جوى فى مدة الاثنتى عشر شهرا السابقة على طلب التجديد (يشطب كل طراز لم يطير عليه) .

٤ — يثبت اتمامه خمسة وعشرون ساعة طيران كمهندس جوى فى مدة الاثنتى عشر شهرا السابقة على طلب التجديد .

٥ — يسدد الرسوم المقررة .

ملحوظة : يمكن للمهندس الجوى أن يتقدم بطلب للمصلحة لاتخاذ الاجراءات اللازمة للتجديد قبل انتهاء العمل بمفعول الاجازة بمدة ثلاثة أسابيع ويتم التجديد فى هذه الحالة لمدة اثنتى عشر شهرا ابتداء من تاريخ انتهاء مفعول الاجازة عند تقديم طلب التجديد .

مشروع

عن الشروط الواجب توافرها للحصول على أجازة لاسلكى جوى أو تجديدها

Flight Radio Operator Sicence

توجه مصلحة الطيران المدنى نظر اللاسلكيين الأرضيين والطيارين ومعاهد ونوادى وشركات الطيران وكل من يهمهم الأمر الى الشروط الواجب توافرها فى كل من يرغب فى الحصول على تجديد اجازة لاسلكى جوى أو تجديدها .

(ا) للحصول على هذه الاجازة يجب على اللاسلكى الأرضى أن :

١ — يقدم طلباً على ورقة دمغة فئة خمسين مليما .

٢ — يكون حاصلا على اجازة لاسلكى أرضى وان تكون سارية المفعول (أهلية التلفون اللاسلكى) .

٣ — يكون سنه ١٨ سنة على الأقل .

٤ — ينجح فى الكشف الطبى الخاص باجازة لاسلكى جوى أمام القومسيون الطبى أو هيئة طبية معتمدة من الحكومة المصرية ويسرى مفعول ذلك لمدة اثنى عشر شهرا من تاريخ نجاح الطيار فيه ، وتصدر الاجازة بعد استيفاء جميع الشروط لمدة تنتهى بانتهاء مفعول الكشف الطبى .

٥ — يثبت أهليته لدخول الاختبارات اللازمة للحصول على الشهادة واتمامه ٥٠ ساعة طيران تمرينية قام أثنائها بواجباته كلاسلكى جوى بحالة مرضية .

٦ – يثبت المامه التام بالاجراءات التى يجب اتخاذها فى حالات الطوارىء

٧ – يجتاز الاختبارات الفنية اللازمة .

٨ – يسدد الرسوم المقررة .

(ب) لتجديد هذه الاجازة يجب على اللاسلكى الجوى أن :

١ – يقدم طلباً على ورقة دمغة فئة خمسين مليما .

٢ – ينجح فى الكشف الطبي بقصد تجديد أجازة لاسلكى جوى أمام القومسيون الطبي أو هيئة طبية معتمدة من الحكومة المصرية ويسرى مفعول ذلك لمدة تنتهى بانتهاء مفعول الكشف الطبي .

٣ – يثبت استعماله كل طراز من الأجهزة اللاسلكية المصرح له بالعمل عليها لرحلة واحدة على الأقل فى مدة الاثنى عشر شهرا السابقة على طلب التجديد (يشطب كل جهاز لم يثبت العمل عليه) .

٤ – يثبت اتمامه خمسة وعشرون ساعة طيران كلاسلكى جوى فى مدة الاثنى عشر شهرا السابقة على طلب التجديد .

٥ – يسدد الرسوم المقررة .

ملحوظة : يمكن اللاسلكى الجوى أن يتقدم بطلب للمصلحة لاتخاذ الاجراءات اللازمة للتجديد قبل انتهاء العمل بمفعول الاجازة بمدة ثلاث أسابيع ويتم التجديد فى هذه الحالة لمدة اثنى عشر شهرا ابتداء من تاريخ انتهاء مفعول الاجازة عند تقديم طلب التجديد .

مشروع

عن الشروط الواجب توافرها للحصول على أهلية الطيران الليلى للحاصلين على أجازة الطيران الخاص أو تجديد هذه الأهلية

Night Rating (١)

توجه مصلحة الطيران المدنى نظر طلبة الطيران ومعاهد ونوادى وشركات الطيران وكل من يهمهم الأمر إلى الشروط الواجب توافرها فى كل من يرغب فى الحصول على أهلية الطيران الليلى لاجازة الطيران الخاص أو تجديد هذه الأهلية . وهى الشروط التى سيعمل بها من تاريخ صدور هذه التعليمات .

(ا) للحصول على أهلية الطيران الليلى للحاصلين على أجازة طيار خاص يجب على الطيار أن :

١ – يقدم طلباً على ورقة تمغة فئة خمسين مليما .

٢ – أن يكون حاصلا على أجازة طيار خاص سارية المفعول .

٣ – يثبت اتمامه خمسين ساعة طيران كطيار بعد حصوله على الاجازة وتشمل :

(ا) خمس وعشرون ساعة على الأقل طيران منفرد كقائد .

(ب) خمس ساعات على الأقل طيران الى اعمى (يمكن احتساب ساعتين ونصف منها فى جهاز الطيران الآلى) .

(ج) خمس ساعات طيران ليلى منفرد كقائد فى الستة أشهر السابقة لتقديم الطلب يتم فيها خمسة اقلاع ونزول على الأقل .

---

(١) راجع بومون طبعة سنه ١٩٥١ بند ٣٥٢٥ صفحة ١٠٥١

٤ — ينجح فى الاختبار العملى فى الطيران الليلى .

٥ — يسدد الرسوم المقررة .

٦ — تصدر الأهلية ويعمل بها لمدة اثنتى عشر شهرا وينتهى مفعول العمل بها مع انتهاء العمل بمفعول أجازة طيار خاص .

(ب) لتجديد أهلية الطيران الليلى للحاصلين عليها على أجازة طيار خاص يجب على الطيار أن :

١ — يقدم طلباً على ورقة دمغة فئة خمسين مليما .

٢ — يثبت سريان مفعول أجازة طيار خاص الممنوحة الأهلية عليها .

٣ — يثبت اتمام خمسة اقلاع ونزول منفرد ليلى فى مدة الاثنتى عشر شهرا السابقة على طلب تجديدها .

٤ — يسدد رسوم التجديد المقررة .

سلطة تحقيق

تنص المادة ٩٩ من القانون السويسرى الحديث الصادر فى ٢١ ديسمبر سنة ١٩٤٨ على أن قائد الطائرة يقوم بدور قاضى التحقيق فى كل ما يخالف القانون على متن طائرته حتى لو ارتكبت جناية . فله سلطة التحقيق الابتدائى والقبض على المشتبه فيهم . وله حق تفتيش الركاب ورجال الطاقم وحق استجوابهم وبمجرد هبوط الطائرة فى أى مطار يجب عليه أن يبلغ بكل ما اتخذه من اجراءات الى القنصل السويسرى فوراً . وبمجرد عودة الطائرة الى سويسرا عليه أن يقدم تقريراً لمصلحة الطيران المدنى السويسرية .

مشروع

عن الشروط الواجب توافرها للحصول على أهلية الطيران والنزول الآلى أو تجديدها[1]

Instrument Rating

توجه مصلحة الطيران المدنى نظر طلبة الطيران ومعاهد ونوادى وشركات الطيران وكل من يهمهم الأمر إلى الشروط الواجب توافرها فى كل من يرغب فى الحصول على أهلية الطيران والنزول الآلى أو تجديدها والتى سيعمل بها من تاريخ صدور هذه التعليمات .

(أولا) للحصول على أهلية الطيران والنزول الآلى يجب على الطيار أن :

١ — يقدم طلباً على ورقة دمغة فئة خمسين مليما .

٢ — أن يكون حاصلا على أجازة طيران .

٣ — أن يكون حاصلا على شهادة التليفون اللاسلكى .

٤ — ينجح فى الكشف الخاص بحاسة السمع لأهلية الطيران والنزول الآلى أمام القومسيون الطبي أو هيئة طبية معتمدة من الحكومة المصرية ويسرى مفعول ذلك لمدة ١٢ شهرا من تاريخ نجاح الطيار فيه .

٥ — يثبت أهليته لدخول الاختبار للحصول على هذه الأهلية واتمامه :

(ا) ١٥٠ ساعة طيران منفرد كقائد على الأقل منها ٥٠ ساعة طيران عبر الريف.

(ب) ٤٠ ساعة طيران آلى ويمكن احتساب ٢٠ ساعة منها على جهاز الطيران الآلى .

---

(١) راجع بومون طبعة سنة ١٩٥١ صفحة ١٠٤٩ بند ٣٥١٤

٦ — يثبت مقدرته على قيادة الطائرات ذات المحركات المتعددة .

٧ — يتم نجاح الاختبارات العلمية فى المواد الآتية ويحصل على ٧٠٪ فى كل مادة :

(ا) الملاحة الجوية (التقديرية واللاسلكية وبالآلات الدقيقة) .

(ب) المساعدات اللاسلكية (الاقتراب والهبوط الآلى) .

(ج) الأرصاد الجوية .

(د) عمليات الطيران .

(هـ) الاشارات .

٨ — يتم بنجاح الاختبار العملى فى الطيران والنزول الآلى .

٩ — تسديد الرسوم المقررة .

تصدر الأهلية ويعمل بها لمدة ١٢ شهرا من تاريخ نجاح الطيار واتمامه جميع الاجراءات .

(ثانيا) لتجديد أهلية الطيران والنزول الآلى يجب على الطيار أن :

١ — يقدم طلباً على ورقة دمغة فئة خمسين مليما .

٢ — يثبت سريان مفعول أجازة الطيران الممنوحة الأهلية عليها .

٣ — ينجح فى الكشف الطبى الخاص بحاسة السمع لتجديد أهلية الطيران والنزول الآلى أمام القومسيون الطبى أو هيئة طبية معتمدة من الحكومة المصرية ويسرى مفعول ذلك لمدة ١٢ شهرا .

٤ — يتم بنجاح الاختبار العملى فى الطيران والنزول الآلى .

٥ — يسدد الرسوم المقررة .

يسقط العمل بهذه الأهلية اذا لم تجدد أو عند رسوب الطيار فى الاختبار العملى فى الطيران .

مشروع

عن الشروط الواجب توافرها للحصول على أهلية معلم طيران أو تجـديدها [1]

Flight Instructor Rating

توجه مصلحة الطيران المدنى نظر الطيارين ومعاهد ونوادى وشركات الطيران وكل من يهمهم الأمر إلى الشروط الواجب توافرها فى كل من يرغب فى الحصول على أهلية معلم طيران أو تجديدها :

(أولا) للحصول على هذه الأهلية يجب على الطيار أن :

١ — يقدم طلباً على ورقة دمغة فئة ٥٠ مليما .

٢ — أن يكون حاصلا على إجازة طيار تجارى على الأقل وسارية المفعول .

٣ — أن يكون قد أتم ثلاثمائة ساعة طيرانا منفردا بعد حصوله على إجازة طيار تجارى .

٤ — يثبت قيامه بالتدريب الكافى مع معلم طيران حاصل على أهلية التعليم . وإمكانه :

(ا) القيام بجميع المناورات الجوية .

(ب) إعادة الطائرة لوضعها الطبيعى أثناء الطيران من أى وضع غير عادى .

(ج) شرح التأثيرات التى تنتج على الطائرة وأسطح القيادة أثناء الطيران الاعتيادى وفى جميع الأوضاع الأخرى ومطابقة الشرح على حركات الطائرة .

---

(١) أصبح هذا المشروع تعليمات نافذة للطيارين رقم ١ — ب/١٩٥٤ وصدرت فى ٥ يناير سنة ١٩٥٤ راجع ص ١٥٠ من هذه المجموعة . (ض ٠ ص)

(د) شرح جميع المناورات الجوية أثناء الطيران ومطابقة الشرح مع مناورات الطائرة .

(هـ) الشرح والالقاء بوضوح أثناء الطيران .

٥ — يجتاز الاختبار العملى لأهلية معلم طيران .

٦ — يجتاز الاختبارات العلمية اذا طلب منه ذلك .

٧ — يسدد الرسوم المقررة .

(ثانيا) لتجديد هذه الأهلية يجب على الطيار أن :

١ — يقدم طلباً على ورقة دمغة فئة ٥٠ مليما .

٢ — أن تكون إجازة الطيران الحاصل على أهلية معلم طيران عليها سارية المفعول وتجدد الأهلية لنهاية مدة سريان مفعول هذه الإجازة .

٣ — أن يثبت إتمامه عشر ساعات على الأقل كمدرس فى الستة الأشهر السابقة على تاريخ طلب التجديد

٤ — يسدد الرسوم المقررة لخزانة المصلحة .

ملاحظة : يمكن الطيار أن يتقدم بطلب للمصلحة لاتخاذ إجراءات التجديد قبل انتهاء العمل بمفعول الأهلية فى مدة ثلاثة أسابيع ويتم التجديد فى هذه الحالة لمدة ستة أشهر تبتدئ من تاريخ انتهاء مفعول الأهلية عند تقدم الطلب .

فى التعليمات

التى يصدرها مدير عام مصلحة الطيران المدنى
إلى الطيارين وهيئات الطيران

(أولا) دليل طيران مصر .

(ثانيا) تعليمات للطيارين .

أولا — عن دليل طيران مصر[1] :

أصدر مدير عام الطيران المدنى المصرى مجموعة مطبوعة تسمى (دليل طيران مصر) وذلك فى عام ١٩٥٣ :

Aeronautical Information Publications (A.I.P) Egypt,

وفى هذا الدليل بيان واضح للخدمات التى تقدمها الحكومة المصرية للطيران المدنى فى مصر ، وتفاصيل هذه الخدمات من حيث طبيعتها وأوقات تشغيلها وشروط استعمالها ...

ويشمل هذا الدليل الأقسام الآتية :

١ — عن المطارات الجمركية والغير جمركية .

٢ — عن أراضى الهبوط .

٣ — عن خدمات اللاسلكى سواء أكانت خدمات للاتصالات أو مساعدات للملاحة الجوية .

---

(١) على الرغم من أن مصر اشتركت فى اتفاقية شيكاغو الدولية للطيران المدنى وارتبطت بملحقاتها الفنية منذ عام ١٩٤٤ فان مصلحة الطيران المدنى لم توفق الا أخيرا فى اصدار هذا الدليل الذى سد فراغا كبيرا وأكمل نقصا ملحوظا فالى واضعه المهندس الشاب عبد الرحمن بصيلة والى باعثه قائد اللواء الجوى أركان حرب ابراهيم حسن جزارين مدير عام مصلحة الطيران المدنى تحية وتقديرا . (ض ص)

٤ ـ عن خدمات تنظم الحركة الجوية .

٥ ـ عن المناطق المحرمة والمقيدة والخطرة .

٦ ـ عن نظم الاقتراب والدخول إلى المطارات المزدحمة فى مصر مثل مطار القاهرة ومطار الماظة .

٧ ـ عن خدمات استعلامات الطيران .

٨ ـ عن خدمات البحث والانقاذ .

٩ ـ عن خرائط الطيران التى تعدها مصر .

١٠ ـ عن تسهيلات النقل الجوى .

ويقوم مدير عام الطيران المدنى ، وفقاً لظروف الحال ، باصدار تعليمات تتضمن ادخال تعديلات على محتويات هذا الدليل وتهدف إلى بيان آخر التغييرات التى طرأت على هذه الخدمات .

ويجدر بالذكر أن هذا الدليل يحتوى على معلومات عن الخدمات الثابتة الأساسية . وان ما يدخل عليها من تعديلات يتضمن التغييرات الدائمة أو المستمرة .

مثال ذلك : انشاء خدمة جديدة كان تفتتح الدولة مطاراً جديداً على اقليمها . أو الغاء خدمة موجودة كتوقف الاتصال اللاسلكى بين محطتى مصر وبو سعيد . أو تغيير دائم فى أوقات تشغيل الخدمة أو خواصها كامتداد فترة العمل بمطار ما بعد غروب الشمس . أو اطالة احد ممرات مطار ما ....

فأما عن التغييرات الطارئة والمتعلقة بهذه الخدمات كتوقف خدمة عن العمل لعطب وقتى أو لاجراء تجربة مثلا فان هذا النوع من التغييرات لا يدخل ضمن محتويات هذا الدليل أو تعديلاته .

وترسل مصلحة الطيران المدنى هذا الدليل إلى الهيئات الحكومية ذات الصلة بشئون الطيران وكذلك إلى هيئات الطيران الرسمية الأجنبية بالمجان على أساس المعاملة بالمثل .

أما عن الهيئات غير الرسمية والافراد فى مقدور كل أن يحصل عليه بمقابل.

ثانيا — عن اعلانات للطيارين (تعليمات)[1] :

هذه الاعلانات للطيارين (ونفضل أن يطلق عليها تعبير تعليمات لأن ذلك أقرب إلى مدلولها) هى السبيل إلى ايصال اخطارات أو تعليمات أو أوامر مدير عام مصلحة الطيران المدنى إلى كل من الطيارين وهيئات الطيران فى مختلف شئون الطيران المدنى ، تلك التى يرى المدير ضرورة ايصالها إلى علم المذكورين فى الوقت المناسب ...

وتتضمن هذه التعليمات (الاعلانات) تبليغ كل ما يستجد من خدمات عن الطيران سواء أكانت خدمات دائمة ستلحق فيما بعد بدليل الطيران أم أنها خدمات مؤقتة سوف يعلن عن انهائها فى وقت لاحق قريب ...

وتنقسم هذه الاعلانات (التعليمات) إلى شقين :

(ا) ما يتضمن تعليمات تهم العالم كله .

(ب) ما يتضمن تعليمات ذات طابع محلى فقط .

والبك أمثلة للشق الأول :

١ — الاعلان للطيارين رقم ١١ ١٩٥٣/١ الذى يشتمل على تعليمات تتعلق بتشغيل خطوط جوية غير منتظمة بالقطر المصرى . وننبه

---

(١) يراعى أن هـذه التعليمات للطيارين تصدر أولا بأول وفقا لتعليمات المنظمة الدولية للطيران المدنى الى مختلف الدول التى أرتبطت باتفاقيه شيكاغو الدولية وملاحقها الفنية . وفى ذلك أحسن مثل يضرب لاتجاه قواعد الطيران نحو التوحيد (ض . ص)

إلى أن هذا الاعلان قد أدخل بعد ذلك فى دليل طيران مصر (منشور صورته فى هذه المجموعة) .

٢ — الاعلان للطيارين رقم ٢٠ — ٢٣ ا - ١٩٥٣ بتاريخ ٢٥ أكتوبر سنة ١٩٥٣ ويشتمل على تغييرات طارئة على مختلف الخدمات والمناهج الخاصة بالترددات فى قوارب الانقاذ بالطائرات وبالاتصالات اللاسلكية وبممرات مطار القاهرة وبمدرج مطار الاسكندرية .

٣ — الاعلان للطيارين رقم ١/٢٣ /سنة ١٩٥٠ و ٨ ا -/١٩٥٢ ويشتمل على ذكر المناطق المحرم الطيران فوقها بالقطر المصرى والأول منشور فى الوقائع المصرية العدد رقم ٥ فى ١٥ يناير سنة ١٩٥١ واليك أمثلة للشق الثانى :

---

١ — الاعلان للطيارين رقم ١ — ب - ١٩٥٢ بتاريخ ٢ مارس سنة ١٩٥٢ ويشتمل على تحديد الحد الأقصى لساعات الطيارين . وقد ذكر الاعلان تحديد عقوبة المخالف بايقاف إجازته لمدة لاتقل عن شهر .

٢ — الاعلان للطيارين رقم ٥ — ب - ١٩٥٢ بتاريخ ٣ نوفمبر سنة ١٩٥٢ ويشتمل على تحديد مواعيد الامتحانات للحصول على إجازات الطيران المختلفة (١)

---

(١) لتعرف طبيعة هذه التعليمات ولتكوين فكرة عنها فى البلاد الأجنبية ارجع إلى مؤلف الميجور بومون فى قانون الطيران البريطانى طبعة سنة ١٩٥١ لوندرة صفحة ٢٦١ بند ٢٩٤ وما بعدها .

تعليمات للطيارين

بشأن تحديد ساعات الطيارين

رقم ١ — ب - ١٩٥٢

الموضوع : تحديد الحد الأقصى لساعات الطيارين .

تلفت المصلحة نظر الطيارين وشركات الطيران المصرية وجميع المختصين أنه ابتداء من أول ابريل سنة ١٩٥٢ سيعمل بالآتى :

١ — لاتزيد ساعات أى طيار لطائرة مصرية تعمل فى النقل الجوى العام سواء كطيار مسئول أو كطيار مساعد عن الآتى :

٣٥ ساعة فى سبعة أيام متتالية .

١٢٥ ساعة فى ثلاثين يوما متتالية (على أنه لو زاد عدد ساعات الطيران لأى سبب من الأسباب عن ١٢٥ ساعة فى ظرف ثلاثين يوما متتالية تعتبر إجازة الطيار موقوفة لحين نجاحه فى الكشف الطبى) .

١٠٠٠ ساعة فى السنة .

٢ — ستكون عقوبة أى مخالفة لذلك ايقاف إجازة المخالف لمدة لاتقل عن شهر .

القاهرة فى ٢ مارس سنة ١٩٥٢

مدير عام الطيران المدنى

تعليمات للطيارين

بشأن تحـديد مواعيد الامتحانات للحصول على اجازات الطيران المختلفة

رقم ٥ — ب — ١٩٥٢

١ — نوجه نظر الطيارين والطلبة ومعاهد وشركات الطيران وكل من يهمهم الأمر الى أنه ابتداء من أول يناير سنة ١٩٥٣ سوف تعقد امتحانات دورية للحصول على اجازات الطيران المختلفة .

٢ — تبدأ هذه الامتحانات فى التواريخ الآتية :

(ا) السبت الأول من كل شهر للحصول على اجازة طيار خاص .

(ب) السبت الأول من يناير — مارس — مايو — يوليه — سبتمبر — نوفمبر للحصول على اجازة طيار تجارى .

(ج) السبت الثالث من شهر مارس واكتوبر . للحصول على اجازة طيار تجارى ممتاز أو طيار خط جوى .

٣ — على راغبى التقدم لأحد هذه الامتحانات أن يتقدموا بطلباتهم على الاستمارة المخصصة لذلك مع دفع الرسوم المقررة الى مصلحة الطيران المدنى (قسم الامتحانات والرخص) وذلك قبل تاريخ بدء الامتحان بأسبوعين على الأقل .

٤ — ستعقد هذه الامتحانات بمطار الماظة المدنى .

٥ — (ا) يلغى الاعلان للطيارين رقم ٢ — ب - ١٩٥٢

(ب) يلغى الاعلان للطيارين رقم ٤ — ب - ١٩٥٢

مدير عام الطيران المدنى

القاهرة فى ٣ نوفمبر سنة ١٩٥٢

تعليمات للطيارين

بشأن المناطق المحرمة بالقطر المصرى[1]

رقم ٢٣ / ١٩٥٠

الموضوع : المناطق المحرمة بالقطر المصرى .

يكون فى علم الطيارين وجميع المختصين أنه ممنوع منعاً باتاً الطيران فى الجهات الآتية :

الساحات المبينة حول القصور (الملكية) العامرة الآتية :

١-١-١ دائرة نصف قطرها ١½ ميل بحرى حول سراى عابدين ″٣٠ ٠٢ ٣٠ شمالا — ″٣٠ ١٥ ٣١ شرقا

١-١-٢ دائرة نصف قطرها ١½ ميل بحرى حول سراى القبة ″٠٠ ٠٦ ٣٠ شمالا — ″٠٠ ١٨ ٣١ شرقا

١-١-٣ دائرة نصف قطرها ٢½ ميل بحرى حول قصر انشاص الملكى ″٣٥ ٢١ ٣٠ شمالا — ″٤٠ ٢٧ ٣١ شرقا

١-١-٤ دائرة نصف قطرها ١½ ميل بحرى حول سراى رأس التين الملكى ″١٠ ١٢ ٣١ شمالا ″١٠ ٥٢ ٢٩ شرقا .

١-١-٥ دائرة نصف قطرها ٢ ميل بحرى حول سراى المنتزه ″١٠ ١٧ ٣١ شمالا — ″٠٠ ٠١ ٣٠ شرقا .

١-٢ منطقة القلعة — المساحة الواقعة فى الربع الجنوبى الشرق من دائرة نصف قطرها ٢ ميل بحرى ومركزها ″٣٠ ٠١ ٣٠ شمالا ″٠٠ ١٦ ٣١ شرقا .

---

(١) منشور فى الوقائع المصرية العدد رقم ٥ فى ١٥ يناير سنة ١٩٥١ وارجع فى هذا الموضوع الى المادة (٩) من اتفاقية شيكاغو سنة ١٩٤٤

١–٣ دائرة نصف قطرها ٢ ميل بحرى مركزها ميناء الاسكندرية الغربى ٠٠" ١١ ٣١ شمالا ٤٠" ٥١ ٢٩ شرقا .

١–٤ دائرة نصف قطرها ٢ ميل بحرى مركزها ميناء بور سعيد ١٥ ٣١ شمالا ١٨ ٣٢ شرقا .

١–٥ دائرة نصف قطرها ٣ ميل بحرى مركز ميناء السويس ٥٨ ٢٩" شمالا ٣٥ ٣٢" شرقا .

١–٦ منطقة القاهرة وتشمل قطاع من دائرة نصف قطرها خمسة أميال بحرية مركزها ٠٠" ٠٤ ٣٠ شمالا – ٤٠" ١٤ ٣١ شرقا ويحدها غربا الضفة الغربية من نهر النيل .

١–٧ خزان أسوان – دائرة نصف قطرها ميلين بحريين مركزها ٢٠" ٠٢ ٢٤ شمالا ٣٠" ٥٢ ٣٢ شرقا .

١–٨ منطقة العريش – فوق دائرة نصف قطرها ١٥ ميلا بحريا مركزها ٠٠" ٠٠ ٣١ شمالا ٠٠ ٥٠ ٣٣ شرقا .

١–٩ الأراضى الفلسطينية التى تحتلها القوات المصرية المسلحة .

منطقة شمال سيناء المحددة بالنقط الآتية ؛ :

١–١٠ ٢٨" ٣١ شمالا – ١٦ ٣٤ شرقا – ٣٠ ٢٩ شمالا – ٥٧ ٣٤ شرقا و ٥٧ ٢٩ شمالا – ٣٦ ٣٢ شرقا – ١٧ ٣١ شمالا – ١٨ ٣٢ شرقا .

١–١١ دائرة نصف قطرها ٢٠ ميلا بحريا مركزها ٥٦ ٢٧ شمالا ٣٧ ٣٤ شرقا .

(٢) على كل طائرة تجد نفسها فوق منطقة محرمة مخالفة فى ذلك هذا الإعلان أن تعطى الاشارة المبينة بعد . كما أنه يجب على الطائرة أن تهبط فوراً فى أقرب مطار خارج المنطقة المحرمة فى الأراضى المصرية على شرط أن لاتتابع الطائرة طيرانها فوق المنطقة المحرمة — وألا تبدأ فى نزولها وهى ما زالت فوق تلك المنطقة إلا اذا اضطرتها الأحوال الجوية أو أى سبب آخر لايمكن اجتنابه .

٢—١— ليلا ونهاراً — مقذوفات حمراء متتالية على فترات قصيرة .

(٣) لتحذير الطائرة بأنها تطير بالقرب من منطقة محرمة ويجب تغيير طريقها ستطلق طلقتين إنذاريتين وعلى الطائرة أن تعطى فوراً إشارة الخطر المذكورة فى الفقرة ٢ — ١ وتعمل طبقاً لما جاء فى الفقرة ٢ بعاليه — أما فوق المناطق المبينة فى البنود ١ — ٨ و ١ — ٩ و ١ — ١٠ و ١ — ١١ فستطلق النيران فوراً وبدون سابق إنذار على الطائرة المخالفة وفى هذه الحالة يقع عبء المسئولية على عاتق الطائرة لكل ما يحدث للطائرة كما أنه سوف يتخذ قبلها الاجراءات التالية .

٣ — ١ سوف توقف الطائرة المخالفة عن الطيران بمجرد نزولها فى أى مطار مصرى ويجرى تحقيق مع هيئة قيادتها المسئولين .

٣ — ٢ اذا كانت الطائرة تابعة لشركة حصلت على ترخيص بتسيير خطوط جوية منتظمةفوق الأراضى المصرية فسوف ينظر فى إيقاف هذا الترخيص .

٣ — ٣ اذا كانت الطائرة تابعة لشركة تسير رحلات جوية غير منتظمة فسوف لا يرخص لأى طائرة من طائراتها بالمرور فوق الأراضى المصرية بعد ذلك .

(٤) يلغى الإعلان للطيارين رقم ٢٣ — ا سنة ١٩٥٠

مدير عام الطيران المدنى

تعليمات للطيارين

بشأن المناطق المحرمة فى القطر المصرى

رقم ٨ — ١٩٥٢/١

١ — ليكن فى علم الطيارين وجميع المختصين أنه ممنوع منعا باتا الطيران فوق المناطق الآتية :

١ — ١ — الاراضى الفلسطينية التى تحتلها القوات المصرية حاليا .

١ — ٢ — منطقة شمال سيناء وحدودها كالآتى :

شرقا — خط حدود المملكة الصرية ما بين رفح ٢٠ ٣١ شمالا ، ١٣ ٣٤ شرقا وبين بئر طابه ٣٠ ٢٩ شمالا ، ٥٤ ٣٤ شرقا .

جنوبا — الخط الواصل بين بئر طابة ٣٠ ٢٩ شمالا ، ٥٤ ٣٤ شرقا وبين بور توفيق .

غربا — الحد الشرقى لقناة السويس بين بور توفيق وبور فؤاد .

شمالا — الخط الموازى للشاطئ المصرى بين بور توفيق ورفح وعلى مسافة ٣ ميل بحرى شماله

١ — ٣ منطقة شرم الشيخ وحدودها كالآتى :

قطعة من دائرة مركزها ٥٦ ٢٧ شمالا ، ٣٧ ٣٤ شرقا ونصف قطرها ٢٠ ميلا بحريا يحدها من الشرق حدود المملكة العربية السعودية .

٢ – سوف تطلق النيران فورا وبدون سابق انذار على أى طائرة تدخل المناطق المحرمة وسيقع عبء المسئولية على عاتق قائد الطائرة المخالفة سواء من ناحية ما يحدث للطائرة أو ما قد يتخذ حيالها من اجراءات بعد ذلك .

٣ – ستتخذ الاجراءات التالية بالنسبة للطائرات المخالفة :

٣–١ – توقف الطائرة بمجرد نزولها فى أى مطار مصرى ويجرى تحقيق مع هيئة القيادة .

٣–٢ – اذا كانت الطائرة تابعة لشركة حصلت على ترخيص بتسيير خطوط جوية منتظمة فوق الاراضى المصرية فسوف ينظر فى أمر ايقاف هذا الترخيص .

٣–٣ – اذا كانت الطائرة تابعة لشركة تسير رحلات جوية غير منتظمة فسوف ينظر فى أمر منع أى طائرة من طائراتها بالمرور فوق الاراضى المصرية بعد ذلك .

٤ – يلغى الاعلان للطيارين رقم ٢–أ/١٩٥٢ وتعديله الوارد فى الفقرة ٧ من ملحق الاعلان للطيارين رقم ٧–أ/١٩٥٢

القاهرة فى ٢٦ أغسطس سنة ١٩٥٢

مصطفى رياض مرسى

مدير عام الطيران المدنى

السند القانونى

فى سويسرا نصت المادة ٧ من قانون الملاحة الجوية سنة ١٩٤٨ على مبدأ أن للدولة سلطة تقديرية فى تحديد مناطقها المحرمة . وفى فرنسا المادة ٢٠ من القانون هى التى تسند القرارات الوزارية بتحديد المناطق المحرمة فى اقليمها . ويجب التنبيه الى أن التحريم لابد وأن يكون بقرار وزارى .

(راجع حكم مجلس الدولة الفرنسى بتاريخ ٢٧ اكتوبر سنة ١٩٣٧ فى قضية شركة طيران ضد وزير الطيران الفرنسى (وأهم قرار وزارى بالتحديد فى فرنسا هو قرار ١٧ اكتوبر سنة ١٩٤٨) .

تعليمات للطيارين

بشأن رحلات جوية غير منتظمة

رقم ١١ / ١٩٥٣

١ — نلفت نظر الطيارين وهيئات الطيران وجميع المختصين إلى البيانات الواردة فى هذا الاعلان والمتعلقة بالتعليمات المنظمة للرحلات الجوية الغير منتظمة . ويلاحظ أن الإعلان باللغة الانجليزية قد وضع فى الصورة التى ستظهر بها هذه المعلومات فى دليل طيران مصر — قسم التسهيلات.

٢ — يلغى اعلان الطيارين رقم ٩ — ١٩٤٨ا

القاهرة فى ٢٨ يونية سنة ١٩٥٣

محمد على فهمى

مدير عام مصلحة الطيران المدنى بالنيابة

الموضـــوع

التعليمات المنظمة لتسيير رحلات جوية غير منتظمة

نلفت نظر الطيارين وهيئات الطيران وجميع المختصين إلى أن سلطات الطيران المصرية قد وضعت التعليمات التالية لغرض تنظيم اجراءات تسيير رحلات جوية غير منتظمة إلى وعبر الأراضى المصرية مستوحية فى ذلك الأوضاع التى رسمتها المادة الخامسة من معاهدة شيكاغو.

أما الرحلات المنتظمة فتنظمها اتفاقيات جوية ثنائية أو تراخيص خاصة تصدرها السلطات المصرية المختصة وكذلك اتفاق مرور الخطوط الجوية الدولية المنتظمة .

البند الأول — عام :

١ — ١ — لايصرح للطائرات التابعة لدول غير منضمة إلى معاهدة شيكاغو بالطيران فوق أو داخل الأراضى المصرية ما لم تحصل على ترخيص سابق بالطريق الدبلوماسى .

١ — ٢ — لايصرح للطائرات الاسرائيلية أو أى طائرات أخرى أجنبية قاصدة اسرائيل أو مغادرة لها بالطيران فوق الأراضى المصربة .

١ — ٣ — يجب أن يكون مستغل الطائرة مؤمنا على مسئوليته الناجمة عن الأضرار التى قد تحدث للطرف الثالث على الأرض .

١ — ٤ — يجب أن تتم جميع الرحلات طبقا للقواعد التى تصدرها الهيئة الدولية للطيران المدنى أو أية تعليمات أخرى نافذة المفعول داخل الأراضى المصرية .

البند الثانى :

الرحلات المارة فوق الأراضى المصرية دون هبوط (الحرية الجوية الأولى) :

٢ — ١ — لايصرح بالطيران فوق الأراضى المصرية دون هبوط الا للطائرات التابعة لمستغل مرخص له رسميا بتسيير خطوط جوية منتظمة إلى مصر وبشرط أن يتم أخطار مراقبة منطقة القاهرة عن كل رحلة .

٢ — ٢ — أما جميع الطائرات الأخرى فيجب هبوطها فى مصر بمطار جمركى معتمد .

البند الثالث ،

الرحلات العارضة مع الهبوط فى مصر لأغراض غير تجارية (لحرية الجوية الثانية) :

يصرح لجميع الطائرات بالهبوط فى مطار جمركى معتمد دون الحاجة إلى الحصول على ترخيص أو اخطار سابق .

البند الرابع :

الرحلات العارضة مع الهبوط لأغراض تجارية (الحريات الجوية الثالثة والرابعة والخامسة) :

٤ — ١ — يصرح لجميع الرحلات التى تتم بدون أجر أو مقابل بالهبوط دون تصريح أو اخطار سابق .

٤ — ٢ — أما الرحلات التى تتم بمقابل فتكون خاضعة للشروط التالية :

٤ — ٢ — ١ — ألا يلزم الحصول على ترخيص سابق اذا كان نقل الركاب والبريد والبضائع حاصل مابين نقطة داخل الأراضى المصرية ونقطة أخرى لايقوم بالتشغيل عليها خط جوى منتظم مصرى .

ومع ذلك يجب الاخطار قبل وصول الطائرة بأربع وعشرين ساعة كما هو موضح فى البند الخامس .

٤ — ٢ — ٢ — يجب الحصول على تصريح سابق كما هو موضح فى البند الخامس اذا ماكان النقل واقعا مابين نقطة داخل الأراضى المصرية ونقطة أخرى يقوم بالتشغيل عليها خط جوى منتظم مصرى أو اذا كانت هذه النقط الأخرى لاتقع فى أراضى الدولة التى تحمل الطائرة جنسيتها (حرية خامسة) .

البند الخامس :

اجراءات اخطارات وطلبات الحصول على تصريح :

ترسل جميع اخطارات أو طلبات الحصول على التصاريح المطلوبة فى البندين ٤ — ٢ — ١ ، ٤ — ٢ — ٢ — إلى :

مدير عام الطيران المدنى

مصلحة الطيران المدنى

وزارة الحربية والبحرية

القاهرة

العنوان التلغرافى CIVILAIR CAIRO

٥ — ١ — يجب أن يحتوى الاخطار المطلوب طبقا لما استلزمه البند ٤ — ٢ — ١ على المعلومات التالية :

(ا) علامتى الجنسية والتسجيل .

(ب) مصدر الحمولة التجارية .

(ج) الطريق المتبع .

(د) تاريخ ووقت الوصول المقر .

٥ — ٢ — يجب أن تحتوى طلبات الترخيص التى يستلزمها البند ٤ — ٢ — ١ على البيانات التالية وذلك بالإضافة إلى البيانات الواردة تحت ا ، ب ، ج ، د عاليه :

(ه) اسم مستغل الطائرة بالكامل .

(و) جنسية مستغل الطائرة .

(ز) العنوان التجارى لمستغل الطائرة .

(ح) طراز الطائرة المستعملة .

(ط) الغرض من الرحلة .

٥ — ٣ — تحرر جميع المعلومات حسب ترتيبها الموضح فى البندين ٥ — ١ ، ٥ ، ٢ — عاليه .

ملاحظة : هذا الاخطار يصدره مدير عام الطيران المدنى بما له من سلطته اصدار التعليمات التى تنظم حركة الطائرات والنقل الجوى فى مصر طبقا للقرارات الوزارية المختلفة .

العقوبات

تكاد تنعدم العقوبات الرادعة فى قوانين الطيران المصرية القائمة فى حين أنها تبلغ من الشدة والصرامة فى بعض التشريعات الجوية الأجنبية الى مرتبة الحبس لمدة ثلاث سنوات . وقد تصل بعض الغرامات الى الف من الجنيهات .

اليك مثلا المادة (٩٠) من قانون الطيران السويسرى الحديث سنة ١٩٤٨ تعاقب بالحبس مدة اقصاها ثلاث سنوات كل من أتى أثناء طيرانه أفعا لا تهدد بالخطر شخصا أو مالا يكون على سطح الأرض . فاذا خالف باهمال أو برعونة قواعد الطيران تكون العقوبة ستة شهور أو بالغرامة الى الف من الجنيهات .

هذه العقوبة الرادعة بالحبس ثلاث سنوات توجد أيضا فى قانون الطيران الحديث للولايات المتحدة الأمريكية .   (ض . ص)

تعليمات للطيارين

بشأن الخدمات اللاسلكية بالمطارات

رقم ٢٠ — ١٩٥٣/١/٢٣

٢٠ — ١ الترددات فى قوارب الانقاذ بالطائرات :

١ — ستصبح التوصية الموضحة بالفقرة ١/٢ من الفصل الثانى من القسم الثانى بالملحق رقم ١٠ الخاص بخدمات الاتصالات السلكية واللاسلكية — الطبعة الثالثة — سارية المفعول فى مصر من أول سبتمبر سنة ١٩٥٣ . وهذه التوصية تتعلق بالترددات الواجب توفرها فى قوارب الانقاذ بالطائرات .

٢ — وقد قامت محطة الاسكندرية البحرية بتغيير تردداتها إلى المجموعة التى اتفق عليها فى مدينة اتلانتيكا والتى تشمل الترددات ٤١٨٢ ك .ث ، ٨٣٦٤ ك / ث .

٣ — وعلى هذا فيجب أن تكون قوارب الانقاذ بالطائرات معدة للعمل على الترددات ٤١٨٢ ك ، ث ، ٨٣٦٤ ك ، ث فى أقرب وقت ممكن قبل أول نوفمبر سنة ١٩٥٣ .

٢١ — ١ خدمات الاتصالات اللاسلكية :

١ — اعتباراً من أول نوفمبر سنة ١٩٥٣ ستحدث التغييرات التالية :

١ — ١ التردد ٣٠٢٣,٥ ك / ث سيحل محل ٣٢٧٠ ك .ث فى أبراج المراقبة بالمطارات المصرية : القاهرة والماظة والاسكندرية وأسيوط ومرسى مطروح وبور سعيد والأقصر .

١ — ٢ التردد ١١٨,٩ م / ث سيحل محل ١٢٢,١ م / ث فى مراقبة المنطقة .

١ — ٣ التردد ٨٩٣٠/٥ ك،ث سيحل محل ٨٥٩٥ ك / ث فى مركز تأمين الطيران .

١ — ٤ التردد ٦٥٤٩,٥ ك /ث بدلا من ٦٥٠٣ ك / ث ، ١٣٣١٤,٥ ك ، ث بدلا من ١١٣٣١ فى مركز تأمين الطيران .

٢ — اعتباراً من ٦ سبتمبر ١٩٥٣ تغيرت طريقة ارسال منارة الاسكندرية اللاسلكية من أ ٢ إلى أ ١ .

٢٢ — ١ مطار القاهرة :

١ — ممرات التوصيل بين المدارج ٣١ ، ٣٤ غير صالحة للاستعمال حتى صدور تعليمات أخرى .

٢ — من أول نوفمبر سيصبح المدرج ١٣ / ٣١ غير صالح للاستعمال حتى صدور تعليمات أخرى .

٢٣ — ١ مطار الاسكندرية :

المدرج ٣٦/١٨ غير صالح للاستعمال حتى صدور تعليمات أخرى .

٢٥ أكتوبر سنة ١٩٥٣ ابراهيم جزارين

تشريعات الطيران

فى بلاد القارة الأسيوية

١ — اليابان قانون الطيران المدنى سنة ١٩٥٢

٢ — لبنان قانون الطيران فى ١١ يناير سنة ١٩٤٩

٣ — سوريا قانون الملاحة والنقل الجوى دكريتو ١٠١ فى ٢٨ نوفمبر سنة ١٩٤٩

٤ — العراق قانون الملاحة الجوية رقم ٤١ لسنة ١٩٣٩

٥ — ايران قانون الطيران فى ١٩ يوليو سنة ١٩٤٩

٦ — الهند قانون الطيران سنة ١٩٣٤ ثم عدل فى أول يونيو سنة ١٩٥٢

٧ — الصين قانون الطيران لسنة ١٩٤١

٨ — سيلان قانون الملاحة الجوية رقم ١٥ فى ٢٩ مارس سنة ١٩٥٠

٩ — تركيا لايزال قانونها فى دور المشروع .

تعليمات للطيارين

ا ـ ب / ١٩٥٤

شروط إصدار وتجديد أهلية تعليم الطيران

٥ يناير سنة ١٩٥٤

ليكن فى علم الطيارين أن شروط إصدار وتجديد أهلية تعليم الطيران هى :

(أولا) شروط الحصول على أهلية تعليم الطيران :

١ ـ أن يكون الطالب حاصلا على أجازة طيران سارية المفعول لا تقل مستوى عن أجازة طيار تجارى .

٢ ـ أن يتم الطالب ٣٠٠ ساعة طيران منفرد بعد حصوله على أجازة طيار تجارى .

٣ ـ أن يتم الطالب المقرر الخاص بأهلية تعليم الطيران وألا يقل عدد ساعات الطيران التعليمية المزدوجة التى أتمها لهذا الغرض عن ٢٥ ساعة منها عشرة ساعات فى بحر الثلاثة شهور السابقة لطلب الحصول على أهلية تعليم الطيران .

٤ ـ على الطالب أن يقدم شهادة من المؤسسة التى أتم فيها تعليمه تثبت إتمامه الشرطين ٢ ، ٣ .

٥ ـ على الطالب أن يؤدى بنجاح جميع الاختبارات الشفوية والعلمية الخاصة بأهلية تعليم الطيران

٦ ـ تصدر « أهلية تعليم الطيران » على الطائرات الواردة بأجازة الطيران المرفقة بها بعد تسديد الرسوم المقررة . غير أنه للانتقال من الطائرات ذات المحرك الواحد إلى الطائرات المتعددة او المحركات يتحتم النجاح فى الامتحان العملى الخاص بها بعد دفع رسوم جديدة .

ويجوز لمن لم يستوف البند الثانى من شروط الحصول على أهلية تعليم الطيران بعد إتمامه جميع الشروط سالفة الذكر العمل كمعلم تحت التمرين تحت إشراف معلم حاصل على أهلية مجددة لتعليم الطيران وله خبرة لا تقل عن ١٠٠٠ ساعة طيران تعليمى ، على ألا يسمح له بالتصريح لطلبة أجازة الطيران الخاص بالطيران المنفرد .

(ثانيا) قواعد تجديد أهلية تعليم الطيران :

١ — يسرى مفعول الأهلية لمدة ستة أشهر على الأكثر على ألا يتعدى مفعولها أجازة الطيران المرفقة بها .

٢ — يجب على الطالب أن يكون قد أتم ٢٥ ساعة طيران تعليمى فى بحر مدة الستة شهور السابقة لتقديم طلب التجديد ويستثنى من ذلك الطيار الذى يعمل فعلا على الخطوط الجوية فيكتفى باتمامه مدة ١٥ ساعة طيران تعليمى .

٣ — إذا انتهى مفعول «أهلية تعليم الطيران» ولم يتمكن الطالب من تجديدها لعدم توفر شروط التجديد ولم يكن قد مضى على تاريخ انتهاء مفعولها مدة تزيد على سنة فيجوز التصريح له بالتعلم تحت إشراف معلم حاصل على أهلية تعليم الطيران سارية المفعول وذلك بشرط أن تكون أجازة الطيران التى يحملها سارية المفعول حتى اتمامة الساعات اللازمة للتجديد فتجدد له أهلية تعليم الطيران .

٤ — إذا مضت مدة تزيد عن سنة على انتهاء مفعول أهلية تعليم الطيران فيجب أن يقدم الطالب لمصلحة الطيران المدنى ما يثبت امتحانه بنجاح فى الاختبار الخاص بالأهلية بواسطة معلم مرخص له وله خبرة لا تقل عن ١٠٠٠ ساعة . وعند ذلك يمكن التصريح له بالعمل كمعلم تحت التمرين بشرط أن تكون أجازة الطيران التى يحملها سارية المفعول ويعمل فى حدود هذه الصفة حتى إتمامه الساعات اللازمة لتجديد «أهلية تعليم الطيران» .

قائد لواء جوى (ا . ح)

ابراهيم حسن جزارين

مدير عام الطيران المدنى

مرسوم لسنة ١٩٥٣

بتعديل أحكام المرسوم الصادر فى ٦ فبراير سنة ١٩٥٠
فى شأن إجراءات تفتيش السفن والطائرات
وضبط الغنائم المتعلقة بحرب فلسطين

باسم الأمة

رئيس الجمهورية

بعد الاطلاع على القانون رقم ٣٢ لسنة ١٩٥٠ فى شأن مجلس الغنائم ؛

وعلى المرسوم الصادر فى ٦ من فبراير سنة ١٩٥٠ فى شأن إجراءات تفتيش السفن والطائرات وضبط الغنائم المتعلقة بحرب فلسطين المعدل بالمرسوم الصادر فى ٥ مارس سنة ١٩٥١ ؛

وعلى ما ارتآه مجلس الدولة ؛

وبناء على ما عرضه وزير الحربية ، وموافقة رأى مجلس الوزراء ؛

رسم بالآتى :

مادة ١ — يضاف بند سابع إلى المادة ١٠ من المرسوم الصادر فى ٦ من فبراير سنة ١٩٥٠ المشار إليه ويكون نصه الآتى :

« المواد الغذائية وجميع السلع الأخرى التى من شأنها تقوية المجهود الحربى للصهيونيين بفلسطين بأية كيفية كانت » .

مادة ٢ — تضاف فقرة ثانية إلى المادة ١٠ سالفة الذكر يكون نصها الآتى :

« وتعد السلع المشار إليها من المهربات الحربية ولو كانت مارة عبر الأراضى المصرية أو المياه الإقليمية المصرية عن طريق المرور (الترانسيت) » .

مادة ٣ — على الوزراء ، كل فيما يخصه ، تنفيذ هذا المرسوم ، ويعمل به من تاريخ نشره فى الجريدة الرسمية [١] ،

صدر بقصر الجمهورية فى ٢٣ ربيع الأول سنة ١٣٧٣ (٣٠ نوفمبر سنة ١٩٥٣)

محمد نجيب لواء (ا . ح)

فى قانون العقوبات الجوى

راجع فى هذا الموضوع المؤلفات والمقالات الآتية :

١ — مولف البروفسور ليجوف فى قانون الطيران طبعة سنة ١٩٣٤ ص ٧٧١

٢ — مؤلف لاكور السويسرى طبعة لوزان سنة ١٩٥١ ص ٣١٣

٣ — مؤلف البروفسور ليموان طبعة باريس سنة ١٩٤٧ بند ١٢١٩-١٢٦٠

٤ — مقال للأستاذ ماير اليكس عن الجنايات والجنح التى ترتكب على متن الطائرات منشور فى مجلة الطيران الفرنسية طبعة سنة ١٩٤٦ صفحة ٥٤٥ وما بعدها .

٥ — بورنيك : البوليس الجوى طبعة باريس سنة ١٩٤٥

---

(١) الوقائع المصرية — العدد ٩٨ فى ٧ ديسمبر سنة ١٩٥٣

قرار رقم ٥١٤ لسنة ١٩٥٣

وزير الحربية والبحرية

بعد الاطلاع على القرار الوزارى رقم ١١٠ الصادر بتاريخ ٨ مايو سنة ١٩٤٨ الخاص بحوادث الطيران المميتة التى تقع ويتسبب عنها وفاة بعض الأفراد[١] .

وعلى القرار رقم ١٢٣٩ الصادر بتاريخ ١٩ ديسمبر سنة ١٩٥١ باعادة تشكيل اللجنة الدائمة المؤلفة بناء على القرار سالف الذكر .

وبناء على موافقة القيادة العامة للقوات المسلحة بكتابها رقم ق . ع ٣-١-٢ (٣) ٤٨٥ بتاريخ ٧ أبريل سنة ١٩٥٣

قــرر :

المادة الأولى — يعدل القرار الوزارى رقم ١٢٣٩ بتاريخ ١٩ ديسمبر سنة ١٩٥١ بحيث تقوم كل جهة سواء من القوات الجوية أو مصلحة الطيران المدنى بتحقيقاتها المتعلقة بحوادث الطائرات التابعة لها .

المادة الثانية — على وكيل الوزارة لشئون الطيران تنفيذ هذا القرار .

١٤ يوليو سنة ١٩٥٣

قائد جناح

عبد اللطيف محمود بغدادى

---

(١) راجع فى موضوع هذا القرار مؤلف بومون فى القانون الانجليزى طبعة لوندره سنة ١٩٥١ صفحة ١٣٦ بند ١٥٨ وما بعده . وراجع المادة ٢٦ إتفاقية شيكاغو سنة ١٩٤٤ ففى الولايات المتحدة وسويسرا و إيطاليا تقوم لجنة من مصلحة الطيران بالتحقيق فى حوادث الطائرات . راجع فى فرنسا مرسوم ٩ مايو سنة ١٩٤٦ (ض . ص)

قرار وزارى رقم ٤٣٧ لسنة ١٩٥٤ [١]

بشأن تحديد بعض موظفى مصلحة الطيران المدنى الذين لهم سلطة مأمورى الضبط القضائى

وزير الحربية

بعد الاطلاع على المادة ٤ من قانون تحقيق الجنايات الملغى والمادة ٢٣ من قانون الاجراءات الجنائية الجديد رقم ١٥٠ لسنة ١٩٥٠ . التى تنص على أن يكون من مأمورى الضبط القضائى فى دوائر اختصاصهم جميع الموظفين المخول لهم هذا الاختصاص بمقتضى مراسيم صادرة قبل العمل بهذا القانون وتبقى لهم هذه الصفة .

وبعد الاطلاع على المادة ١٢ من المرسوم الصادر بتاريخ ٢٧ مايو سنة ١٩٣٥ بتنظيم الملاحة الجوية والتى يكون بمقتضاها للموظفين الذين ينتدبهم وزير المواصلات صفة رجال الضبطية القضائية .

وبعد الاطلاع على المرسوم الصادر فى ٢٢ أبريل سنة ١٩٤٥ بانشاء مصلحة الطيران المدنى لتختص بجميع الشئون المتعلقة بالطيران المدنى والمرسوم الصادر فى ٢٤ أبريل سنة ١٩٤٦ بنقل مصلحة الطيران المدنى من وزارة الدفاع الوطنى الى وزارة المواصلات والمرسوم الصادر بتاريخ ٣٠ نوفمبر سنة ١٩٤٧ بنقل مصلحة الطيران المدنى من وزارة المواصلات الى وزارة الدفاع الوطنى مع نقل الاختصاص المخول لوزير المواصلات فى شأن القوانين والمراسيم والقرارات المتعلقة بالطيران المدنى الى وزير الدفاع الوطنى .

وبناء على ماعرضه السيد المستشار الجمهورى المكلف بوضع تشريعات الطيران الحديثة .

---

(١) نشر فى الوقائع المصرية العدد رقم ٣٣ فى ٢٧ أبريل سنة ١٩٥٤ ومعه مذكرة التفسيرية

قرر :

مادة ١ — لمراقبة تطبيق أحكام المرسوم الصادر بتنظيم الملاحة الجوية والمراسيم والقرارات الصادرة تنفيذا له يكون من مأمورى الضبط القضائى فى دوائر اختصاصهم .

١ — وكيلا المدير العام لكل من الخدمات والعمليات ومراقب الخدمات الفنية ومدير الادارة العامة بمصلحة الطيران المدنى .

٢ — رئيس وأعضاء الادارة القانونية .

٣ — مراقب ورئيس ومفتشو وأعضاء قسم الملاحة الجوية .

٤ — مدير مطار القاهرة .

ونظار المطارات الأخرى .

ورؤساء ضباط المراقبة الجوية وضباطها .

٥ — مراقب التفتيش الفنى على الطائرات ومساعدوه .

٦ — رئيس وأعضاء قسم النقل الجوى .

٧ — مراقب الخدمات اللاسلكية ومساعدوه .

ولمدير عام الطيران المدنى ان يؤدى الأعمال التى يقوم بها مأمور الضبط القضائى .

مادة ٢ — على السيد وكيل وزارة الحربية المساعد لشئون الطيران تنفيذ هذا القرار ويعمل به من تاريخ نشره فى الجريدة الرسمية .

الدكتور ضياء الدين صالح	قائد جناح
المستشار الجمهورى	وزير الحربية
القاهرة فى ٢٧ مارس سنة ١٩٥٤	**عبد اللطيف محمود البغدادى**

مذكرة إيضاحية

الضبطية القضائية فى القانون المصرى هى السلطة التى من وظيفتها جمع الاستدلالات الموصلة أو المسهلة للتحقيق أو الدعوى ، وهى التى تقوم بالبحث عن الجرائم ومخالفة القوانين الخاصة ومرتكبيها أو فاعليها . فالنيابة لأجل أن تحرك الدعوى العمومية يجب أن تقوم لديها دلائل على التهمة وعلى المتهم . ورجال الضبط أو البوليس القضائى هم الذين يتولون هذه الرسالة وعملهم لا يبدأ إلا بعد وقوع الجريمة أو حصول المخالفة ، فهم الذين يستكشفونها وهم اللذين يجمعون أدلتها وهم الذين يبلغونها الى النيابة العمومية لتتولى بدورها اجراء التحقيق أو رفع الدعوى .

والضبطية الإدارية فى القانون المصرى هى السلطة المنوط بها منع وقوع الجرائم والعمل على تفادى مخالفة القوانين الخاصة فاذا لم تفلح وسائل المنع ووقع المحظور بدأ عمل رجال الضبط القضائى . والحد الفاصل بين بوليس الضبط وبوليس المنع هو وقوع المخالفة للقانون ومع ذلك فرجال الضبطية القضائية هم فى غالب الأحيان نفس رجال الضبطية الادارية يباشرون الوظيفتين وإن كان شتان بين طبيعة عمل كل من المرحلتين ، فعمل الضبطية القضائية وإن لم يكن له الصفة القضائية البحتة إلا أنه يحضر للعمل القضائى ، ولذلك جرى الكثير من التشريعات على اعتبار رجال الضبط القضائى من الموظفين القضائيين ومن التشريعات ما استلزم فيهم الثقافة القانونية العالية .

ومن أجل هذا حرص الشارع المصرى على العناية بذكر نظام الضبطية القضائية فى المادة الرابعة من قانون تحقيق الجنايات الذى ظل سارى المفعول الى يوم ٣ من سبتمبر سنة ١٩٥٠ تاريخ صدور القانون رقم ١٥٠ لسنة ١٩٥٠ باصدار قانون الاجراءات الجنائية الجديد .

ونص فى بابه الثانى على جمع الاستدلالات ورفع الدعوى الجنائية وخص الفصل الأول منه بموضوع مأمورى الضبط القضائى وواجباتهم التى تنحصر فى البحث عن الجرائم ومرتكبيها وجمع الاستدلالات التى تلزم للتحقيق والدعوى ، ومأمورو الضبط القضائى تابعون للنائب العام وخاضعون لإشرافه فيما يتعلق بأعمال وظيفتهم وله أن يطلب الى جهة الاختصاص النظر فى أمر كل من تقع منه مخالفة لواجباته أو تقصير فى عمله بصفته مأمور ضبط قضائى وله أن يطلب رفع الدعوى التأديبية عليه مع عدم الاخلال بالحق فى رفع الدعوى الجنائية اذا اقتضى الحال .

وفى ظل قانون تحقيق الجنايات الملغى والذى عددت مادته الرابعة طوائف الموظفين الذين اسبغت عليهم صفة مأمورى الضبطية القضائية فى دوائر اختصاصهم ، ومنهم من خول اليهم هذا الاختصاص بمقتضى أمر عال فى مجال معينة أو بالنسبة فقط للجرائم التى تتعلق بالوظائف التى يؤدونها ، صدور المرسوم بقانون رقم ٥٧ لسنة ١٩٣٥ بشأن الملاحة الجوية ونص على أن يكون تنظيمها بمراسيم كان أولها الصادر بتاريخ ٢٧ مايو سنة ١٩٣٥ وقد جاء فى مادته الثانية عشر :

لمندوب مصلحة الجمارك والأمن العام ومجلس الصحة البحرية والكورنتينات ومصلحة الصحة العمومية وكذا لكل الموظفين الآخرين الذين ينتدبهم وزير المواصلات أن يأمروا أية طائرة محلقة بالهبوط ولهم دون اتخاذ أية اجراءات سابقة أن يقوموا بتفتيشها وفحصها هى ومحتوياتها وأن يمنعوا طيرانها ، وذلك لمراقبة تطبيق هذا المرسوم والمراسيم والقرارات الصادرة تنفيذا له ويكون لهم فى هذا الشأن صفة رجال الضبطية القضائية .

ولهؤلاء المندوبين حجز أية طائرة وأى دفتر سير وأية شهادة أو إجازه وأى شخص وأية بضائع فى الطائرة الى أن تنفذ التدابير المقررة من جانب السلطات المختصة وتستوفى الاجراءات القانونية .

فعلى الرغم من المسئوليات الجسام والتبعات المترامية الأطراف التى ألقاها مرسوم تنظيم الملاحة الجوية على من أوصى الشارع وزير المواصلات بانتدابهم ليتولوا مراقبة تطبيق أحكام ذلك المرسوم والمراسيم والقرارات الصادرة تنفيذا له وليكون لهم فى ذلك النطاق وحده صفة رجال الضبطية القضائية ، فقد بقى حكم هذه المادة أوكاد معطلا ، وظل منذ صدوره حتى اليوم دون إعمال قانونى سليم .

فصفة رجال الضبطية القضائية لايمكن أن تلحق الا من خصه القانون بها ، ولايمكن أن يمارس ولايتها من الموظفين الا من عنى بذكر وظيفته المرسوم على سبيل الحصر وعن طريق البيان . ووزير المواصلات الذى كان مرفق الطيران المدنى فى سنة ١٩٣٥ من أقسام وزارته لم يصدر قرارا بانتداب الموظفين الذين تلحقهم صفة الضبطية القضائية وظل الحال كذلك الى ان صدر المرسوم المؤرخ ٢٢ أبريل سنة ١٩٤٥ بانشاء مصلحة الطيران المدنى وألحقها بوزارة الدفاع الوطنى ثم صدر مرسوم ٢٤ أبريل سنة ١٩٤٦ أعاد المصلحة الى وزارة المواصلات ثم صدر مرسوم نوفمبر سنة ١٩٤٧ ليردها من جديد حيث استقرت الى اليوم فى كنف وزارة الحربية دون أن يصدر القرار الوزارى الذى استلزمه مرسوم تنظيم الملاحة الجوية . وظلت صفة الضبطية القضائية على أهميتها البالغة فى نطاق الطيران المدنى حائرة يتولى أمرها من الموظفين كل من تصدى لها أوحملته الادارة جزافا أمانتها فيجىء الاجراء معيبا والتصرف مشوبا بما يستتبع البطلان .

فالى أن تم وضع تشريع الطيران الجديد فى صورة تقتين جامع مانع لأحكامه والى أن يتم صهر نصوص مرسوم تنظيم الملاحة الجوية والمراسيم والقرارات الصادرة تنفيذا له واعادة صياغتها وفقا لأحدث تشريعات الدول الأجنبية ومبادىء الاتفاقيات الدولية فى شأن الملاحة

الجوية قررت مصلحة الطيران المدنى المبادرة الى استصدار قرار وزارى بتحديد من تلحقهم صفة رجال الضبطية القضائية من بين موظفيها مراعية أهمية الولاية ودقتها فى ميدان الطيران متوخية تحقيق الأغراض التى رسمها قانون الاجراءات الجنائية الحديثة فى الفصل الأول من الباب الثانى .

وغنى عن الذكر ان رجال الضبط القضائى المخول لهم اختصاص خاص بجرائم معينة كما هو الحال فى هذا النطاق ليس لهم ان يباشروا وظيفة الضبطية الا فيما يتعلق بهذه الجرائم والمخالفات وحدها .

القاهرة فى ٢٧ مارس سنة ١٩٥٤

الدكتور ضياء الدين صالح

المستشار الجمهورى

الفصل الثانى

فى رسوم الطيران والإعفاء منها

Les "Taxes"

(Customs)

EXEMPTIONS

قرار وزارى رقم ١٧٥ لسنة ١٩٤٥
بتعريفة رسوم الطيران المدنى[١]
١٠ يناير سنة ١٩٤٥

وزير الدفاع الوطنى

بعد الاطلاع على المادة التاسعة من المرسوم الصادر فى ٥ مايو سنة ١٩٤١ التى تقضى بوضع تعريفة الرسوم فى المطارات بقرار وزارى ؛

قرر ما هوآت :

مادة ١ — يعمل بتعريفة رسوم المطارات المدنية الموضحة بالكشوف المرافقة لحين صدور أوامر أخرى .

مادة ٢ — على وكيل الدفاع الوطنى تنفيذ هذا القرار ،

تحريراً فى ٢٦ المحرم سنة ١٣٦٤ (١٠ يناير سنة ١٩٤٥)

السيد سليم
وزير الدفاع الوطنى

كشف ببيان الرسوم المعمول بها فى مصلحة الطيران المدنى

١ — الرسوم التى تحصل لإصدار إجازات المهندسين الأرضيين وشهادة تسجيل الطائرات فى السجل المصرى، وإصدار شهادات بصلاحيتها للطيران :

	مليم	جنيه
أولا — (١) لإصدار إجازة مهندس أرضى :		
(ا) اختبار الطالب فى قسم واحد ...	—	١
(ب) اختبار الطالب فى كل قسم اضافى	٥٠٠	—

---

(١) عدل هذا القرار بقرار وزارى آخر رقم ١٥٣ لسنة ١٩٤٦ ثم بقرار وزارى رقم ٣١٢ لسنة ١٩٤٨ ثم بقرار وزارى رقم ٤٠١ لسنة ١٩٤٨ ثم بقرار وزارى رقم ٨٠٥ لسنة ١٩٥١ وهنالك مشروعات تعديل لمختلف هذه الرسوم ولا تزال قيد البحث والدرس .

	مليم	جنيه
(٢) لتجديد أجازة مهندس أرضى :		
(ا) اذا كان الاختبار لازما	—	١
(ب) اذا لم يكن الاختبار لازما ...	٥٠٠	—
(٣) إضافة أقسام أخرى بعد منح الإجازة :		
(ا) إضافة قسم واحد	—	١
(ب) إضافة كل قسم آخر علاوة على القسم الآخر	٥٠٠	—
(٤) إضافة أنواع طائرات الى قسم شملته الإجازة :		
(ا) إذا كان الاختبار لازما	٥٠٠	—
(ب) إذا لم يكن الاختبار لازما ...	٢٥٠	—
(٥) إضافة أنواع محركات الى قسم شملته الإجازة :		
(ا) إذا كان الاختبار لازما	٥٠٠	—
(ب) إذا لم يكن الاختبار لازما ...	٢٥٠	—
(٦) إضافة أنواع كلتا الطائرات والمحركات إلى قسم شملته الإجازة بشرط ألا يكون الاختبار لازما	٢٥٠	—
(٧) اعتماد الإجازة :		
اعتماد إجازة صادرة من دولة أجنبية	٢٥٠	—
ثانياً — تسجيل الطائرات :		
رسم إصدار شهادة تسجيل الطائرات فى السجل المصرى بما فى ذلك رسم الدمغة (الاستمارة ٢٠ ط. م) مدموغة وثمنها خمسون مليما	٥٠	١

ثالثا — شهادة صلاحية الطائرات :

	مليم	جنيه
(١) رسم إصدار شهادة صلاحية الطائرة الشراعية للطيران	—	١
(٢) الطائرات ذات المحركات :		
(ا) الطائرة التى لا يزيد وزنها عن ١٠٠٠ كيلو جرام	—	٥
(ب) » يزيد » ١٠٠٠ » لغاية ١١٥٠ كيلو جراما	—	٦
(ج) الطائرة التى يزيد وزنها عن ١١٥٠ كيلو جراما لغاية ١٣٠٠ كيلو جرام	—	٧
(د) الطائرات التى يزيد وزنها عن ١٣٠٠ كيلو جرام لغاية ١٤٥٠ كيلو جرام	—	٩
(ه) الطائرات التى يزيد وزنها عن ١٤٥٠ كيلوجراما لغاية ١٦٠٠ كيلو جرام	—	٩

وهكذا أى بزيادة جنيه عن كل ١٥٠ كليو جراما .

	مليم	جنيه
هذا بخلاف رسم الدمغة (استمارة ١٩ ط. م) مدموغة (وثمنها ٥٠ مليما) ومد أجل شهادة صلاحية الطائرة لشهر أو شهرين	—	١

رابعاً — الرسوم الخاصة بوزن الطائرات :

	مليم	جنيه
رسم وزن الطائرات العمومية وطائرات التعليم وطائرات الأندية والطائرات المعدة للنزهة	٥٠٠	—
رسم وزن الطائرات التجارية وطائرات الخطوط الجوية التى لا تزيد حمولتها الفارغة عن ٥٠٠٠ كيلو جرام		

	مليم	جنيه
رسم وزن الطائرات التجارية وطائرات الخطوط الجوية التى تزيدحمولتها الفارغة عن ٥٠٠٠ كيلو جرام...	—	٢
خامساً ـ الرسوم الخاصة باختبار عينات من الصلب والأخشاب فى معمل التجارب بألماظة :		
(١) رسم اختبار الخشب لتعين مقدار مايحويه من الماء للعينة الواحدة	—	١
(٢) رسم اختبار الخشب لتعين مقدار مقاومته للصدمات ـ للعينة الواحدة	٤٠٠	—
(٣) رسم اختبار المعادن لتعين شدة صلابتها	—	١
(٤) رسم اختبار مقاس ضغط الزيت	٥٠٠	—
(٥) رسم اختبار دليل السرعة	٥٠٠	—
(٦) رسم اختبار الارتفاع	٥٠٠	—
سادساً ـ رسم استعمال جهاز الباروجراف بمعمل التجارب بألماظة :		
رسم اختبار الطائرة بواسطة جهاز الباروجراف ...	٢٥٠	—
سابعاً ـ الرسوم المقررة على الطلبة للحصول على الإجازة [1] حرف (ا ، ب) ومعلم طيران :		
(١) الإجازة حرف (ا) :		
(ا) رسم الاختبار العملى للحصول على الإجازة حرف (ا)	—	١

(١) لايزال محل الدراسة والبحث ، مشروع بتعديل رسوم الطيران فى شأن الاجازات وتجديدها . وقد حرصنا على ارفاقه بهذه المجموعة ومذكور فيا بعد . وذلك تمهيدا لمراجعته واستصداره . (ض . ص)

البيان	مليم	جنيه
(ب) رسم الاختبار الفنى للحصول على الإجازة حرف (ا)	٢٥٠	--
(٢) إجازة حرف (ب) :		
(ا) رسم الاختبار العملى والفنى للحصول على الإجازة حرف (ب)	٢٥٠	١٠
(ب) كل طالب يرسب فى مادة من المواد يحصل الرسم الآتى لإعادة اختباره فى تلك المادة :		
إعادة امتحان عبر الريف	—	٤
إعادة امتحان طيران عام	٢٥٠	١
إعادة امتحان طيران أعمى	—	٢
إعادة امتحان طيران ليلى	—	١
إعادة امتحان طيران نهارى عبر الريف	—	١
إعادة امتحان (شفهى ملاحة وقوانين)	٥٠٠	—
إعادة امتحان (أرصاد جوية)	٢٥٠	—
إعادة امتحان (فنى)...	٢٥٠	—
(٣) إجازة معلم طيران :		
رسم امتحان لاستصدار إجازة معلم طيران بعد الحصول على الإجازة حرف (ب) :		
(ا) على الطائرات ذات المحرك الواحد	—	٣

البيان	مليم	جنيه
(ب) على الطائرات التى لها أكثر من محرك واحد ...	—	٥
(ج) امتحان نظرى لإضافة نوع واحد على الإجازة	—	١
(د) عند رسوب الطالب فى الامتحان العملى ورغب فى اعادة الامتحان يدفع الرسم بأكمله	—	٣
(هـ) عند نجاح الطالب فى الامتحان العملى ورسوبه فى الامتحان الشفهى يدفع مبلغ (لإعادة امتحانه شفهيا)	٥٠٠	—
(و) عند نجاح الطالب فى الامتحان الشفهى وتقييد نجحه فى الامتحان العملى بشروط خاصة ورغب فى إعادة امتحانه يدفع مبلغ جنيهين و ٥٠٠ مليم على الطائرات ذات المحرك الواحد و ٤ جنيهات و ٥٠٠ مليم للطائرات التى لها أكثر من محرك واحد		
ثامناً — رسم تجديد إجازات الطيران وإجازة معلم طيران وعامل لاسلكى والملاح الجوى :		
(١) رسم تجديد الإجازة حرف (ا)	٢٥٠	—
(٢) رسم تجديد الإجازة حرف (ب)	٢٥٠	—
(٣) رسم تجديد إجازة عامل لاسلكى	٢٥٠	—
(٤) رسم التصريح بالقيام بعمل معلم أو مساعد معلم طيران	٢٥٠	—
(٥) رسم تجديد التصريح للقيام بعمل معلم أو مساعد معلم طيران	٢٥٠	—

(٦) رسم تجديد إجازة ملاح جوى ... ... ٢٥٠ —

(٧) رسم إصدار تصريح مؤقت للطيران فوق الأرضى المصرية لمدة أسبوع ... ... ٢٥٠ —

(٨) رسم تصديق على تجديد التصريح الموقت لمدة أسبوع ثان ... ... ١٠ —

تاسعاً — إجازة ملاح جوى :

(١) رسم الاختبار للحصول على إجازة ملاح جوى — ٢

(٢) رسم إعادة اختبار فى الإشارات ... ... ٢٥٠ —

(٣) رسم إعادة الامتحان فى مادتين ... ... — ١

(٤) رسم إعادة الامتحان فى مادتين والإشارات ... — ١

(٥) رسم إعادة الاختبار فى حالة الرسوب فى أكثر من مادتين ... ... — ٢

عاشراً — رسم النزول (١) :

(ا) رسم النزول نهاراً عن مرة واحدة للطائرة البرية المجهزة بذيل وبعجلة لا يقل قطر إطارها عن ٣ بوصات ١٠ مليمات عن كل وحدة مقدارها ١٠٠ ك . ج أو كسورها[1] .

(ب) رسم النزول نهارا عن مرة واحدة للطائرة البرية غير المجهزة بذيل عجلة والمجهزة بذيل بعجلة يقل قطر إطارها عن ٣ بوصات ١٥ مليما عن كل وحدة مقدارها ١٠٠ ك . ج أو كسورها .

---

(١) تحت الدراسة والبحث حتى يناير سنة ١٩٥٤ مشروع بتعديل هذه الرسوم . راجع الرسوم فى القانون الانجليزى مؤلف بوبون طبعة سنة ١٩٥١ صفحة ٢٥٦ بند ٢٨٩

(ض . ص)

(ج) يدفع نصف الرسم بالكامل خلال تحليق الطائرة قبل سفرها لتجربتها بشرط أن يكون الغرض من هذا التحليق هو لتجربة الطائرة أو محركها أو الجهاز الكهربائى أو أى جهاز فى الطائرة ويشترط كذلك ألا تحمل الطائرة أشخاصا غير موظفى تسييرها وكل شخص آخر يستلزم وجوده لعمل هذه التجربة على أن يخطر مندوب مصلحة الطيران المدنى فى المطار فى الوقت المناسب عن عزم الطائرة القيام بهذا التحليق على سبيل التجربة .

(د) يكون أدنى رسم للنزول ٥٠ مليما .

رسم النزول النهارى اليومى والشهرى الموحد (٢) :

(١) فى حالة نزول الطائرات عدة مرات فى اليوم الواحد فى نفس المطار يفرض رسم موحد للنزول بواقع أربع مرات من الرسم المقرر لنزول الطائرات مرة واحدة .

(٢) يمكن لمالك الطائرة أو قائدها أن يطلب كتابة (على نموذج خاص يطلب من المطار) معاملته برسم نزول شهرى موحد وفى هذه الحالة يحتسب رسم النزول الموحد الشهرى بواقع عشرين مرة من الرسم المقرر لنزول الطائرة مرة واحدة .

حادى عشر — رسم الإيواء الفردى والموحد الشهرى :

أولا — الرسم اليومى لكل مدة ٢٤ ساعة أو كسورها يشترط أن تكون الكسور أزيد من ٨ ساعات .

(١) يحصل رسم قدره عشرة مليمات عن كل وحدة قدرها ثلاثة أمتار مربعة أو كسورها من المساحة الأرضية التى تشغلها الطائرة متى كان الجناحان ممتدين .

(٢) يحصل رسم قدره عشرة مليمات عن كل وحدة قدرها متران مربعان أو كسورهما من المساحة الأرضية التى تشغلها الطائرة ، وذلك متى كان الجناحان مطويين أو منفصلين عن جسمها .

(ب) لمدة ٨ ساعات :

يحصل نصف الرسم الذى يحصل عن مدة الـ ٢٤ ساعة المنصوص عنه فى الفقرة أولا عاليه عن إيواء الطائرة لمدة قصيرة لا تتجاوز ٨ ساعات .

(ج) يحصل نصف الرسم المقرر لإيواء الطائرة فى الحظيرة عن الطائرات التى تمكث فى العراء لكل مدة ٢٤ ساعة أو كسورها بشرط أن تزيد الكسور عن ٨ ساعات .

ثانيا — رسم الإيواء الشهرى الموحد :

(١) يفرض رسم إيواء موحد شهريا بواقع ما تدفعه الطائرة عن إيوائها لمدة ٢٤ ساعة مضروبا فى عشرين .

(٢) المكان المخصص لايواء الطائرة نظير دفع رسم شهرى ولا يستعمله المستأجر يمكن تأجيره لطائرة أخرى ولا يرد شىء إلى المستأجر الشهرى نظير عدم إشغال المكان المخصص لطائرته .

(٣) تدفع الرسوم الشهرية الموحدة نظير نزول وإيواء الطائرة مقدما بمعرفة صاحب الطائرة أو قائدها أو من ينوب عنهما .

(٤) إذا لم تدفع الرسوم الشهرية الموحدة المذكورة آنفا مقدما فى أول كل شهر تحول الرسوم الموحدة الشهرية إلى رسوم فردية أى بواقع الرسوم المقررة للمرة الواحدة فى اليوم الواحد

ملـيم جنيـه

الثانى عشر — فئة الإيجارات :

أولا — إيجارات الغرف والمبانى :

إيجار المتر الواحد شهريا للغرف والمبانى بخلاف ٣٠٪ نظير ما يستهلك من التيار الكهربائى ... ... ١٢٥ —

إيجار المتر المربع الواحد شهريا للمساحات التى تؤجر بحظائر الحكومة بما فى ذلك الحق فى استعمال المياه والتيار الكهربائى ١٠٠ —

ثانيا — إيجار الأراضى :

إيجار المتر المربع الواحد فى السنة لشركات بيع مواد الوقود لإقامة محطات لتموين الطائرات ... ... ٦٠ —

إيجار المتر المربع الواحد فى السنة لشركات الطيران لإقامة أكشاك أو مكاتب أو مخازن أو حظائر ... ... ٩٠ —

إيجار المتر المربع الواحد فى السنة للهواة لإقامة حظائر ٥٠ —

« « « عن أى مساحة يطلب تأجيرها لعمل منشآت تجارية لبيع المأكولات ... ... ١٨٠ —

ثالثا — الرسم السنوى للترخيص بانشاء مطار خصوصى سنويا — ٢

رسم معاينة لإنشاء مطار خصوصى (يدفع مرة واحدة) — ١

الثالث عشر — الرسوم الليلية فى الفترة بعد غروب الشمس وقبل شروقها بنصف ساعة علاوة على الرسوم العادية لنزول الطائرات :

يفرض رسم إضافى على الوجه الآتى :

١ — الرسوم الليلية باستعمال الأجهزة الكهربائية

(ا) — الرسوم لمرة واحدة :

الدرو مرة واحدة أو القيام مره واحده ... ... ٦٠ —

ثانيا — الرسوم الموحدة :

	مليم	جنيه
(١) لمدة الربع ساعة الأولى	٢٥٠	—
(٢) لكل مدة إضافية مقدارها ٥ دقائق أو كسورها إلى نصف ساعة	٧٠	—
(٣) لمدة النصف ساعة الأولى	٤٥٠	—
(٤) لكل مدة إضافية مقدارها ٥ دقائق أو كسورها إلى ساعة كاملة	٦٠	—
(٥) لمدة الـ (ثلاثة أرباع) الساعة الأولى	٦٠٠	—
(٦) لكل مدة إضافية مقدارها ٥ دقائق أو كسورها بعد الساعة	٦٠	—
(٧) لمدة ساعة كاملة	٧٢٠	—
(٨) لكل مدة إضافية مقدارها ٥ دقائق بعد الساعة	٦٠	—

وتحتسب المدة الموحدة من وقت إعطاء الطائرة إشارة لتتأهب للقيام وتعود إلى الرصيف الذى تقوم منه برحلتها نهائيا .

٢ — الرسوم الليلية باستعمال المشاعل النارية :

هذه الرسوم عبارة عن التكاليف الفعلية مضافا اليها ٢٠٪ منها كمصاريف إدارية .

ملاحظة : راجع فى فرنسا مرسوم تدعيم الرسوم المختلفة فى مختلف ميادين نشاط الطيران صادر بتاريخ ٢٥ يونيو سنة ١٩٤٩ وهو الرقيم ١١٧٧ منشور بالجريدة الرسمية الفرنسية سنة ١٩٤٩ صفحة ٨٤٣٢ وراجع فى مصر كتاب الوجيز فى تشريع الضرائب المصرية طبعة سنة ١٩٥٣ صفحات من ١٧ إلى ٢٧ للأستاذ الدكتور حسين خلاف .

قرار وزارى رقم ١٥٣ لسنة ١٩٤٦

بتعديل تعريفة الطيران المدنى

٩ أكتوبر سنة ١٩٤٦

وزير الدفاع الوطنى

بعد الاطلاع على القرار الوزارى رقم ١٧٥ الصادر فى ١٠ يناير سنة ١٩٤٥ وعلى كشوف تعريفة رسوم المطارات المدنية المرافقة له ؛

قــرر :

مادة ١ — تعدل رسوم النزول الموضحة بكشوف تعريفة رسوم المطارات المدنية تحت رقم (عاشرا) على الوجه الآتى :

(ا) رسم النزول نهارا وليلا عن مرة واحدة للطائرة البرية سواء أكانت مجهزة بعجلة ذيل أم بزحافة ٢٠ مليما عن كل وحدة مقدارها ١٠٠ كيلوجرام أو كسورها من الوزن الكلى المصرح به للطائرة .

(ب) يدفع نصف الرسم بالكامل خلال تحليق الطائرة قبل سفرها لتجربتها بشرط أن يكون الغرض من هذا التحليق هو لتجربة الطائرة أو محركها أو الجهاز الكهربائى أو أى جهاز فى الطائرة . ويشترط كذلك ألا تحمل الطائرة أشخاصا غير طاقمها وكل شخص آخر يستلزم وجوده لعمل هذه التجربة ، على أن تخطر مندوب مصلحة الطيران المدنى فى المطار فى الوقت المناسب عن عزم الطائرة القيام بهذا التحليق على سبيل التجربة .

(ج) يكون أدنى رسم للنزول ١٠٠ مليم .

رسم النزول اليومى والشهرى الموحد :

(ا) فى حالة نزول الطائرات عدة مرات فى اليوم الواحد فى نفس المطار يفرض رسم موحد للنزول بواقع أربع مرات من الرسم المقرر لنزول الطائرات مرة واحدة .

(ب) يمكن لمالك الطائرة أو قائدها أن يطلب كتابة (على نموذج خاص يطلب من المطار) معاملته برسم نزول شهرى موحد وفى هذه الحالة يحتسب رسم النزول الموحد الشهرى بواقع عشرين مرة من الرسم المقرر لنزول الطائرة مرة واحدة .

مادة ٢ — على وكيل الدفاع الوطنى تنفيذ هذا القرار.

تحريرا فى ٤ ذى الحجة سنة ١٣٦٥ (٩ أكتوبر سنة ١٩٤٦) **أحمد عطية**

ملاحظة : ارجع فى موضوع هذا القرار الى مؤلف البروفسور مارسيل ليجوف فى كتابه المطول عن قانون الطيران طبعة سنة ١٩٣٤ صفحة ٣٢٩ وما بعدها يشرح نظرية الرسوم على الطائرات ورسوم النزول فيها .

كذلك كتب هذا الفقيه مقالا مفيداً عن الرسوم على المطارات منشور فى مجلة الطيران الفرنسية سنة ١٩٤٧ صفحة ٣٣

وفى مصر ارجع حتما فى هذا الباب الى كتاب العلامة المصرى فى تشريعات الضرائب والرسوم للأستاذ الدكتور حسين خلاف أستاذ المادة بكلية الحقوق بجامعة القاهرة . (ض . ص)

نشر فى الوقائع المصرية العدد رقم ١١٥ فى ٢٦ نوفبر سنة ١٩٤٦

قرار وزارى رقم ٣٩٢ لسنة ١٩٤٨

بتعديل فئات الإيجارات بالموانى الجوية والمطارات [١]

٩ فبراير سنة ١٩٤٨

وزير الدفاع الوطنى

بعد الاطلاع على المادة التاسعة من المرسوم الصادر فى ٥ مايو سنة ١٩٤١ بقواعد الضبط الخاصة بالملاحة الهوائية ؛

وعلى القرار الوزارى رقم ١٧٥ الصادر فى ١٠ يناير سنة ١٩٤٥ بتعريفة رسوم الطيران المدنى المعدل بالقرار رقم ١٥٣ الصادر فى ٢٩ أكتوبر سنة ١٩٤٦ ؛

وعلى ما ارتأته الجمعية العمومية لمجلس الدولة ؛

قـــرر :

مادة ١ — يلغى البند « الثانى عشر » من الكشف المرفق للقرار الوزارى الصادر فى ١٠ يناير سنة ١٩٤٥ ببيان الرسوم المعمول بها فى مصلحة الطيران المدنى ويستبدل به النص التالى :

« الثانى عشر » فئات الإيجار

تقسم الموانى الجوية والمطارات من حيث فئات الإيجار إلى ثلاثة أقسـام :

(ا) مطارات من الدرجة الأولى وهى : ألماظة وفاروق وفؤاد الأول.

(ب) مطارات من الدرجة الثانية وهى : بورسعيد والأقصر وامبابه .

(ج) مطارات من الدرجة الثالثة وهى : مرسى مطروح وأسيوط والمنيـا .

---

(١) راجع مرسوم ١١ أكتوبر سنة ١٩٤٦ بتنظيم الرسوم التى تجبى من مطارات الدولة فى فرنسا .

فئات الإيجار فى مطارات الدرجة الأولى :

أولا — إيجار الغرف والمبانى :

(١) إيجار المتر المربع الواحد شهريا لشركات الطيران وأنديته ٥٠ مليما.

(٢) إيجار المتر المربع الواحد شهريا لشركات الطيران وأنديته فيما يقع فى الصف التالى لمبانى محطات الوصول ... ... ٦٠ مليما

(٣) إيجار المتر المربع الواحد شهريا لشركات الطيران وأنديته فيما يقع فى مبانى محطات الوصول فيما عدا الردهة (الصالة) الرئيسية لمبنى المراقبة أو الصف الأول المطل على التبليطة (التزماك) ... ... ٧٥ مليما

(٤) إيجار المتر المربع الواحد شهريا لشركات الطيران وأنديته فى الردهة (الصالة) الرئيسية لمبنى المراقبة ... ... ١٢٥ مليما

ويضاف إلى الفئات المذكورة ٣٠ ٪ مقابل استهلاك التيار الكهربائى العادى و١٥ ٪ مقابل استهلاك المياه واستعمال المرافق العامة .

ويخصم من هذه الفئات ١٠ ٪ إذا كان الإيجار لمدة تزيد على ثلاث سنوات و٢٠ ٪ إذا كان الإيجار لمدة تزيد على عشر سنوات .

ويحاسب الأفراد والهيئات الأخرى غير شركات الطيران وأنديته على أساس ضعف الفئات المذكورة لكل حالة من الحالات السابقة .

(٥) إيجار المتر المربع الواحد شهريا للمساحات التى تؤجر بالحظائر بما فى ذلك الحق فى الاستهلاك العادى للتيار الكهربائى والمياه :

(ا) إذا كانت المساحة المؤجرة من متر مربع إلى مائة متر مربع مربع ... ... ١٠٠ مليم

(ب) إذا كانت المساحة المؤجرة من ١٠١ متر مربع إلى ٥٠٠ متر مربع بشرط ألا يقل الإيجار الكلى عن ألف قرش ... ٩٠ مليما

(ج) إذا كانت المساحة المؤجرة من ٥٠١ متر مربع إلى ألف متر مربع بشرط ألا يقل الإيجار الكلى عن ٤٥٠٠ قرش ٨٠ مليما

(د) إذا زادت المساحة المؤجرة على ألف متر مربع ٧٠ مليما

ثانيا — إيجار الأراضى :

(١) إيجار المتر المربع الواحد فى السنة لشركات بيع مواد الوقود لإقامة محطات لتموين الطائرات بما فيها مكاتبها ومخازنها ومحال إيواء سياراتها ... ... ١٥٠ مليما

أما بالنسبة إلى المنشآت الأخرى فيطبق عليها فئات الإيجار العادية .

(٢) إيجار المتر المربع الواحد فى السنة لشركات الطيران لإقامة مبان أو أكشاك أو مكاتب أو مخازن ... ... ٩٠ مليما

(٣) إيجار المتر المربع الواحد فى السنة لشركات الطيران لإقامة حظائر أو ورش ... ... ٥٠ مليما

(٤) إيجار المتر المربع الواحد فى السنة لشركات الطيران لأرض تظل فضاء تستعمل للتخزين والتشوين ولإيواء السيارات والطائرات فى العراء ... ... ١٠٠ مليم

(٥) إيجار المتر المربع الواحد فى السنة لأندية الطيران أو للهواة لإقامة مبان أو أكشاك أو مكاتب أو مخازن ... ... ٦٠ مليما

(٦) إيجار المتر المربع الواحد فى السنة لأندية الطيران أو للهواة لإقامة حظائر أو ورش ... ... ٤٠ مليما

(٧) إيجار المتر المربع الواحد فى السنة لأندية الطيران أو للهواة لإيواء طائراتهم فى العراء ... ... ٨٠ مليما

(٨) إيجار المتر المربع الواحد فى السنة لإقامة منشآت تجارية ٢٠٠ مليم .

(٩) إيجار المتر المربع الواحد فى السنة لإقامة منشآت تجارية إذا كانت قريبة من محطة الوصول أو فى الصف الأول ... ... ٥٠٠ مليم

ويخصم من هذه الفئات ١٠ ٪ إذا كان الإيجار لمدة تزيد على عشر سنوات .

ولا يجوز الإيجار للشركات أو للأفراد لإقامة مقاصف (بوفيهات) أو محال لمبادلة النقود أو لبيع الصحف والكتب والمجلات والصور وما فى حكم ذلك إلا بعد طرحها فى مزايدة عامة .

فئات الإيجار فى مطارات الدرجتين الثانية والثالثة :

تخفض فئات الإيجار سالفة الذكر الخاصة بمطارات الدرجة الأولى بنسبة الربع فى مطارات الدرجة الثانية وبنسبة النصف فى مطارات الدرجة الثالثة.

رسوم الترخيص لإنشاء مطارات خاصة

(١) رسم معاينة لإنشاء مطار خاص (يدفع مرة واحدة) ١٠ جنيهات.

(٢) رسم سنوى لتجديد الترخيص لإنشاء مطار خاص ٥ جنيهات .

مادة ٢ — يعمل بهذا القرار من تاريخ نشره فى الجريدة الرسمية .

تحريرا فى ٢٢ ربيع الأول سنة ١٣٦٧ الموافق ٢ فبراير سنة ١٩٤٨

نشر بالجريدة الرسمية رقم ١٥ سنة ١٩٤٨ بتاريخ ٩ فبراير سنة ١٩٤٨

وزير الدفاع الوطنى

أدخل عليه تعديل باضافة فقرة عاشرة جاءت بها المادة الوحيدة فى القرار الوزارى رقم ٤٠١ الصادر من وزارة الحربية فى ٥ أكتوبر سنة ١٩٤٨

قرار وزارى رقم ٤٠١ لسنة ١٩٤٨[١]

بتعديل القرار رقم ٣٩٢[٢]

بشأن فئات الايجارات بالموانى الجوية والمطارات

٥ أكتوبر سنة ١٩٤٨

وزير الحربية والبحرية

بعد الاطلاع على المادة التاسعة من المرسوم الصادر فى ٥ مايو سنة ١٩٤١ بقواعد الضبط الخاصة بالملاحة الهوائية ؛

وعلى القرار الوزارى رقم ٣٩٢ الصادر فى ٢ فبراير سنة ١٩٤٨ ؛

قـــرر :

مادة وحيدة

" يضاف إلى « ثانيا » النص الآتى :

(١٠) إيجار المتر المربع الواحد فى السنة لاقامة منشآت لمبيت الركاب العابرين ولاقامة المقاصف الخاصة ١٠٠٠ مليم » .

ويضاف النص الآتى فى آخر فقرة « ثانيا » .

" ويستثنى من ذلك الحكم استراحات مبيت الركاب العابرين التابعة لشركات الطيران إذا اقتصرت على ركاب كل شركة دون سواهم وفى هذه الحالة يحصل على هذه المبانى ٣٠٠ مليم شهريا عن كل متر مربع " .

القاهرة فى ٥ أكتوبر سنة ١٩٤٨ . وزير الحربية والبحرية

(فريق) محمد حيدر

---

(١) منشور بالوقائع المصرية العدد ١٣ فى ٢٧ يناير سنة ١٩٤٩

(٢) هذا القرار وما سبقه من قرارات متعلقة بهذه المادة قد لحق بعض نصوصها تعديل بقرار لاحق هو القرار رقم ٨٠٥ لسنة ١٩٥١ بتاريخ ١٦ أكتوبر سنة ١٩٥١

قرار وزارى رقم ٨٠٥ لسنة ١٩٥١ (*)

بتعديل فئات الإيجار بالموانى الجوية والمطارات (١)

١٦ أكتوبر سنة ١٩٥١

نحن وزير الحربية والبحرية (بالنيابة)

بعد الاطلاع على المادة التاسعة من المرسوم الصادر فى ٥ مايو سنة ١٩٤١ بقواعد الضبط الخاصة بالملاحة الهوائية ؛

وعلى القرار رقم ٣٩٢ لسنة ١٩٤٨ بتعديل فئات الإيجار بالموانى الجوية والمطارات ، المعدل بالقرار رقم ٤٠١ لسنة ١٩٤٨ ؛

وعلى ما ارتأته الجمعية العمومية لقسمى الرأى والتشريع بمجلس الدولة ؛

قــرر :

مادة ١ — تقسم الموانى الجوية والمطارات من حيث فئات الإيجار إلى ثلاثة أقسام :

(١) مطارات من الدرجة الأولى وهى : ألماظه وفاروق وفؤاد الأول .

(٢) مطارات من الدرجة الثانية وهى : بور سعيد والأقصر وامبابه

(٣) مطارات من الدرجة الثالثة وهى : مرسى مطروح وأسيوط والمنيا .

(*) راجع أحكام القرار الوزارى الصادر فى فرنسا بتاريخ أول مارس سنة ١٩٤٩ بشأن الرسوم المفروضة على الموانى الجوية للدولة الفرنسية . (ض . ص)

(١) هنالك مشروع قرار وزارى يرمى الى تعديل هذا القرار الرقيم ٨٠٥ لسنة ١٩٥١ وقد حرصنا على ضمه الى هذه المجموعة فى ذيل هذا القرار .

مادة ٢ – تستبدل بفئات الإيجار الواردة فى القرار المشار إليه الفئات الاتية [1] :

١ – فئات الإيجار بالموانى الجوية والمطارات من الدرجة الأولى :

أولا – إيجار المبانى :

(١) إيجار المتر المربع فى مبانى محطة الوصول فى الصالة الرئيسية ٢٠٠ مليم شهريا .

(٢) إيجار المتر المربع فى مبانى محطة الوصول فى غير الصالة الرئيسية ٧٥ مليما شهريا .

(٣) إيجار المتر المربع فى المبانى غير مبانى محطة الوصول ٥٠ مليما شهريا .

٢ – إيجار الحظائر ولا تدخل فيها الغرف الجانبية التى تستعمل كمكاتب أو مخازن أو ورش :

(ا) إيجار المتر المربع فى الحظائر بما فى ذلك الإنارة العادية والمياه التى توردها المصلحة ١٠٠ مليم شهريا .

(ب) إيجار المتر المربع إذا لم تكن فيها إنارة كهربائية ٨٠ مليما شهريا .

٣ – استراحات الركاب العابرين والمطابخ والمقاصف الخاصة :

(ا) إيجار المتر المربع فى المبانى التى تستعملها شركات الطيران كمطابخ أو مقاصف خاصة أو استراحات خاصة لموظفيها وركابها إذا كانت فى مبنى محطة الوصول ١٥٠ مليما شهريا .

---

(١) راجع فتوى مجلس الدولة فى تفسير المادة ١٥ من شيكاغو صدرت بتاريخ ١٤ ديسمبر سنة ١٩٥٣ شعبة الأشغال العامة ملف رقم ١٤/٢/٤

(ب) إيجار المتر المربع للاستراحات والمطابخ والمقاصف الخاصة في غير مبنى محطة الوصول ١٠٠ مليم شهريا .

ويلزم مستأجر المبانى بتركيب عداد خاص على نفقته لمحاسبته بمقتضاه عما يستهلكه من التيار الكهربائى وتقوم الجهات الحكومية المختصة بفحص هذا العداد وتقرير صلاحيته .

على أنه يجوز للمستأجر فى حالة استئجاره مبانى لاستعمالها مكاتب أو مخازن ألا يركب عدادا وذلك مقابل أداء خمسين مليما شهريا عن كل متر مربع فى مساحة المبانى المستأجرة عن الإضاءة العادية .

ويحق للمستأجر استعمال المنافع ودورات المياه بدون مقابل إذا كانت عادية .

وله على نفقته الخاصة توصيل المياه للمبانى المؤجرة له وتركيب عداد خاص تقوم الجهات الحكومية المختصة بفحصه وتقرير صلاحيته .

ثانيا — إيجار الأراضى :

١ — الأراضى المرصوفة .

(ا) إيجار المتر المربع لإيواء الطائرات ٥٠ مليما شهريا .

(ب) إيجار المتر المربع لغير إيواء الطائرات ٢٥ مليما شهريا .

٢ — الأراضى غير المرصوفة :

(ا) محطات الوقود :

إيجار المتر المربع لإقامة محطات لتموين الطائرات بالوقود بما فيها مكاتبها أو مخازنها ومحال إيواء سياراتها ١٥٠ مليما سنويا .

(ب) المكاتب والمخازن والأكشاك والحظائر والورش :

إيجار المتر المربع لإقامة مكاتب أو مخازن أو أكشاك أو حظائر أو ورش ٥٠ مليما سنويا .

(ج) استراحات الركاب العابرين والمقاصف :

إيجار المتر المربع لشركات الطيران لإقامة استراحات ومقاصف ومطابخ خاصة لركابها العابرين ١٠٠ مليم سنويا .

(د) ايواء الطائرات[1] :

(١) إيجار المتر المربع لإيواء الطائرات ١٠٠ مليم سنويا .

(٢) إيجار المتر المربع فى السنة للشركات المصرية التى تقوم بعمل أو أكثر من الأعمال الآتية :

(١) تعليم الطيران أو الهندسة الأرضية	١٠	مليمات سنويا
(٢) تيسير خطوط جوية	١٠	« «
(٣) إصلاح وصيانة الطائرات ومعداتها	١٠	« «

وتكون توصيلات المياه والنور واستهلاكها فى الأراضى المؤجرة على نفقة المستأجر .

فئات الإيجار فى الموانى الجوية والمطارات من الدرجتين الثانية والثالثة :

تكون فئة الإيجار فى الموانى الجوية والمطارات من الدرجة الثانية بنسبة ثلاثة أرباع فئة الإيجار فى الموانى الجوية والمطارات من الدرجة الأولى ، وتكون فئة الإيجار فى الموانى الجوية والمطارات من الدرجة الثالثة بنسبة نصف فئة إيجار الدرجة الأولى .

---

(١) قال مجلس الدولة أن التفريق فى المعاملة بين الشركات وإن كان أساسه تراخيص سابقة فيه إخلال بأحكام المادة ١٥ من شيكاغو . (ض . ص)

مادة ٣ — تراعى القواعد الآتية فى جميع الايجارات :

(ا) لايجوز إيجار الأراضى والمبانى لاستغلالها بوفيهات أو مطاعم عمومية أو لبيع الكتب والصحف والمجلات والسجاير والحلوى والهدايا إلا بعد طرحها فى مزايدة عامة .

(ب) إذا نقصت كسور المتر المربع عن نصفه فلاتحسب وإذا زادت عليه حسبت مترا مربعا .

(ج) الأراضى التى تزرع حدائق أو تخصص للعيادة أو للألعاب الرياضية لايحصل عنها أجر إذا كانت عامة .

مادة ٤ — يعمل بهذا القرار من تاريخ نشره فى الجريدة الرسمية .

مادة ٥ — على مدير عام مصلحة الطيران المدنى تنفيذ هذا القرار .

تحريرا فى ١٥ المحرم سنة ١٣٧١ (١٦ أكتوبر سنة ١٩٥١) .

عبد الفتاح حسن
وزير الحربية والبحرية

تذكير

كتب الأستاذ الفرنسى ل. تروتابا بروفسور مادة علم المالية بكلية الحقوق بجامعة إكس آن بروفانس مقالا نفيسا عن الرسوم فى ميدان الطيران المدنى منشور بالمجلة العامة للطيران سنة ١٩٥٢ صفحة ٢٩٥ فنوصى بالرجوع اليه عند التفكير فى تعديل هذا التشريع — كذلك ارجع الى البحث المقارن فى موضوع الرسوم المفروضة على الموانى الجوية الأجنبية أعده السيد رئيس الغرفة التجارية بمدينة مارسيليا وهو رئيس اتحاد الغرف التجارية للطيران وهو السيد اندريه كورديس .

(ض. ص.)

المذكرة التفسيرية

للقرار الوزارى رقم ٨٠٥ لسنة ١٩٥١

الخاص بفئات الايجار فى الموانى الجوية والمطارات

لما قامت المصلحة بعمل تعديل على الفئات الخاصة بالايجار الواردة بالقرار الوزارى رقم ١٧٥ لسنة ١٩٤٥ كانت ترمى من إجراء هذه التعديلات أن تتمشى مع تطور الطيران وأن تتناسب مع رغبات الشركات والأفراد الذين يقومون بأعمال متعلقة بالطيران . فقسمت الموانى الجوية والمطارات من حيث فئات الايجار إلى ثلاثة أقسام . درجة أولى وثانية وثالثة . ولكن تبين للجنة أن التقسيم السالف الذكر لم يف بالغرض المقصود حيث إن كثيراً ما تختلف أهمية المطار لظروف طارئة مما يترتب عليه عدم تناسب الفئة الخاصة بالايجار مع ظروفه الحالية ويقتضى الأمر تعديل نوع هذا المطار بقرارات وزارية وفى الوقت نفسه إلغاء العقود المبرمة وتعديلها وفق هذه الفئات . كل هذا يؤدى إلى اتباع إجراءات طويلة تستلزمها النظم الحكومية والتى لا تتمشى مع السرعة التى يتطلبها تطور الطيران الحديث . علاوة على أن الظروف الحالية تقتضى مراجعة هذه الفئات نظراً للمنافسة التى قد تحدث من مطارات أخرى مجاورة لمصر لها نفس المميزات من حيث الموقع وفى نفس درجة المطارات المصرية . ولذا رأت اللجنة توحيد الفئات فى جميع المطارات كما كان متبعاً من قبل لسهولة محاسبة الشركات التى تشكت من النظام القائم .

إيجار المبانى :

ورأت اللجنة تمشياً مع تطور الطيران أن تدخل بعض التعديلات على فئات إيجار المبانى على اختلافها :

١ — المكاتب والمخازن : فرقت اللجنة بين الأماكن التى تستخدم كمكاتب أو مخازن المؤجرة فى الردهة الرئيسية لمبنى المراقبة وبين الأماكن

المؤجرة فى نفس المبنى ولكن فى غير الردهة الرئيسية فحددت فئة خاصة للأولى قدرها ٢٠٠ مليم للمتر المربع شهرياً حتى يكون إشغالها مقتصراً على شركات الطيران التى لها خطوط جوية منتظمة وكانت الفئة فى التعريفة القديمة ١٢٥ مليما للمتر المربع ولكن رأت اللجنة تحديدها على هذا النحو حتى يقتصر التأجير على من لهم مصلحة فى الوجود فى الصالة الرئيسية .

٢ — المبانى الملحقة بالحظيرة وغير الملحقة بها والتى تستخدم ورشاً : فرقت اللجنة بينهما من حيث الفئة فحددت للأولى ١٢٠ مليم وللثانية ١٠٠ مليم للمتر المربع شهرياً . وراعت فى إيجار هذه المبانى أن يكون الايجار بدون احتساب نسبة خاصة من التيار الكهربائى واشترطت على مستأجرى هذه الأمكنة ضرورة تركيب عداد كهربائى لقياس ما يستهلك شهرياً ومحاسبتهم عليها حتى لا تشتبك المصلحة مع المستأجرين فى نزاع وذلك عندما يساء استعمال التيار الكهربائى فى غير أحوال الاضاءة العادية . واقتصرت احتساب نسبة ٣٠٪ وهى المخصصة للاضاءة العادية على الأماكن المستخدمة كمكاتب فقط . وفيما عدا المكاتب فى جميع المبانى يلزم المستأجر بتركيب عداد خاص لحصر كمية التيار الكهربائى المستهلك ومحاسبته عليه . ولم تكن التعريفة القديمة تفرض بابا خاصاً لهذا التأجير .

٣ — الحظائر : قامت اللجنة بوضع تعريف للحظيرة واستبعدت به الغرف الجانبية والتى تستخدم كمكاتب أو مخازن أو ورش فهذه مستقلة عنها ولها فئاتها الخاصة بها .

وفرقت اللجنة بين الحظائر التى بها تيار كهربائى (انارة عادية) وتلك التى ليس بها تيار فحددت لكل منها فئة خاصة ١٠٠ مليم و ٩٠ مليم للمتر المربع شهرياً واستبعدت فكرة التدرج بالنقص فى فئة الايجار

كما كان متبعاً فى التعريفة القديمة كلما زادت بنسبة معينة المساحة المؤجرة من الحظيرة لأن اللجنة قدرت الصعوبة التى تلاقيها المصلحة عندما تنتقل شركة من مساحة إلى مساحة أخرى .

٤ – استراحات الركاب العابرين والمطابخ والمقاصف الخاصة : بالنسبة للاستراحات فرقت اللجنة بين ما يقع منها فى مبنى المراقبة وماليس كذلك وحددت للأولى فئة قدرها ٤٠٠ مليم شهرياً هى ضعف الفئة بالنسبة للثانية . وكانت التعريفة القديمة لا تفرض فئة لما يوجد من هذه المبانى فى مبنى المراقبة ووجدت اللجنة أنه من المناسب فرض فئة خاصة لهذا الاحتمال . كذلك رأت اللجنة التفرقة بين المطابخ والمقاصف الخاصة المقامة فى مبنى المراقبة وما ليس مقاماً فيه فقدرت للأولى فئة مقدارها ٣٠٠ مليم وللثانية ٢٠٠ مليم للمتر المربع شهرياً .

وهذه التفرقة – وقوع هذه الأمكنة فى مبنى المراقبة من عدمه – لم يتعرض لها القرار الوزارى رقم ٤٠١ ولكن اللجنة راعت هذا التفاوت من حيث الفئة حيث إن مبنى المراقبة يعد المبنى الرئيسى فى الموانى الجوية والمطارات ثم ان كثيراً من الشركات طلبت إقامة بوفيهات فى هذه الأمكنة فاجابة لرغباتها أدخلنا هذا البند لمواجهة هذه الطلبات .

أما فيما يتعلق بالأراضى التى يقام عليها مثل هذه المبانى فقد رأت اللجنة احتساب ٤٠٠ مليم – كفئة سنوية لكل متر مربع منها . وكان مقدراً لها قديماً ١٠٠٠ مليم .

إيجار الأراضى :

لم تقم اللجنة بعمل تعديلات جوهرية إلا فيما يتعلق بايجاد التفرقة بين ما يعد من هذه الأراضى مرصوفاً ومالا يعد كذلك. وكان غرضها أن

تتناسب الفئة المحتسبة عن الأراضى المرصوفة مع رسوم الإيواء فى العراء لأن هذه الأراضى تأوى طائرات الشركات عادة فحددت اللجنة فئة شهرية خاصة قدرها ٥٠ مليما عن المتر المربع فى الأراضى المرصوفة .

واستبعد القرار الخصم الذى كان يعطى للشركات عن الأراضى فى حالة تأجيرها لمدة طويلة حيث إن الشركات فى الواقع عرضة للانتقال من جهة إلى أخرى حسب مقتضيات أعمالها فتسهيلا لها قمنا باستبعاد هذا الخصم كما استبعدت اللجنة محال مبادلة النقود من عداد ما يلزم طرحه فى مزايدة عامة عند تأجيره كما هو وارد بالقرار رقم ٣٩٢ لأن أعمال مبادلة النقود خاضعة لمراقبة النقد ومكسبها محدود فضلا عن أنه من مصلحة المطارات تسهيل العمل لمثل هذه المنشآت فيها وخاصة أن طرحها فى مزايدة عامة عمل لا يجدى فى الغالب .

وواجهت اللجنة صعوبة كانت تقوم فيما مضى من جراء أن القرار القديم لم يأخذ فى حسبانه بعض حالات تجد المصلحة نفسها مكتوفة الأيدى فى التصرف فيها وهى مع ذلك من الأهمية بمكان لذلك رأت اللجنة أن تخرج من هذا القيد بأن تجعل للوزير الحق فى الاستثناء كلما جدت ظروف تستدعى ذلك بدلا من أن تضطر إلى أن تستصدر قرارا وزاريا آخر بتعديل ماسبق صدوره كما حدث عند استصدار القرار رقم ١٧٥ المعدل بالقرار ٣٩٢ والقرار رقم ٤٠١ المكمل لهذا الأخير فاجتنابا لذلك ورغبة فى أن يكون للقرار صفة الاستقرار حتى يمكن للشركات أن تسير عليه لمدة طويلة رئى أن يكون للوزير وحده الحق فى استثناء بعض حالات بناء على توصية مصلحة الطيران المدنى التى تقترح الفئات التى تراها مناسبة للحالات التى تواجهها كما هو وراد بالمادة الخامسة من المشروع .

مشروع قرار وزارى رقم ؟ لسنة ١٩٥٣[١]

بتعديل القرار الوزارى رقم ٨٠٥ لسنة ١٩٥١

بشأن فئات الايجار بالموانىء الجوية والمطارات[٢]

نحن وزير الحربية

بعد الاطلاع على المادة التاسعة من المرسوم الصادر فى ٥ مايو سنة ١٩٤١ بقواعد الضبط الخاصة بالملاحة الهوائية ؛

وعلى القرار رقم ٨٠٥ لسنة ١٩٥١ بتعديل فئات الايجار بالموانى الجوية والمطارات الصادر فى ١٦ اكتوبر سنة ١٩٥١ ؛

قرر ما هو آت :

مادة ١ — تقسم الموانى الجوية والمطارات من حيث فئات الايجار الى ثلاثة أقسام :

(١) مطارات من الدرجة الأولى وهى القاهرة والماظة والاسكندرية

(٢) مطارات من الدرجة الثانية وهى الأقصر وامبابة وبورسعيد واسوان .

(٣) مطارات من الدرجة الثالثة وهى مرسى مطروح وأسيوط والمنيـــا .

مادة ٢ — تحصل فئات الايجار الواردة فى هذا القرار على الوجه الآتى :

---

(١) لايزال هذا المشروع قيد الدرس والبحث حتى أوائل يناير سنة ١٩٥٤

(٢) نشرت الجريدة الرسمية الفرنسية بتاريخ ٧ مارس سنة ١٩٥٢ قرارين وزاريين بفرض رسوم على المطارات الأول صادر بتاريخ ٢٧ فبراير صفحة ٢٧١٧ ، والثانى بتاريخ ٢٠ فبراير صفحة ٢٧١٤ . (ض ٠ ص)

الباب الأول

فئات الايجار بالموانى والمطارات من الدرجة الأولى

(أولا) ايجار المبانى :

مليما شهريا

(١) ايجار المتر المربع فى مبانى محطة الوصول فى الصالة الرئيسية ٢٠٠

(٢) « « « فى غير الصالة الرئيسية ٧٥

(٣) « « « فى المبانى غير مبانى محطة الوصول ٥٠

(٤) ايجار الحظائر ولا تدخل فيها الغرف الجانبية التى تستعمل كمكاتب أو مخازن أو ورش :

(ا) ايجار المتر المربع فى الحظائر بما فى ذلك الانارة العادية والمياه التى توردها المصلحة ١٠٠

(ب) ايجار المتر المربع اذا لم تكن فيها انارة كهربائية ... ٨٠

(٥) استراحات الركاب العابرين والمطابخ والمقاصف الخاصة :

(ا) ايجار المتر المربع فى المبانى التى تستعمل شركات كمطابخ أو مقاصف خاصة أو استراحات خاصة لموظفيها وركابها اذا كانت فى مبنى محطة الوصول ١٥٠

(ب) ايجار المتر المربع للاستراحات والمطابخ والمقاصف الخاصة فى غير مبنى محطة الوصول ١٠٠

ويلزم مستأجر المبانى بتركيب عداد خاص على نفقته لمحاسبته بمقتضاه عما يستهلكه من التيار الكهربائى بعد قيام الجهات الحكومية المختصة بفحصه وتقرير صلاحيته .

على أنه يجوز للمستأجر فى حالة استئجاره مبان لاستعمالها مكاتب أو مخازن ألا يركب عداد وذلك مقابل أداء خمسين مليما شهريا عن كل متر مربع من مساحة المبانى المستأجرة عن الاضاءة العادية .

ويحق للمستأجر استعمال المنافع ودورات المياه بدون مقابل اذا كانت عمامة يستعملها أكثر من مستأجر .

وله على نفقته الخاصة توصيل المياه للمبانى المؤجرة له ويلزم بتركيب عداد خاص تقوم الجهات الحكومية بفحصه وتقرير صلاحيته .

(ثانيا) ايجار الاراضى :

(١) الأراضى المرصوفة :

	مليما شهريا
(ا) ايجار المتر المربع لايواء الطائرات	٥٠
(ب) ايجار المتر المربع لغير ايواء الطائرات	٢٥

(٢) الاراضى غير المرصوفة :

(ا) محطات الوقود : مليما سنويا

ايجار المتر المربع لاقامة محطات لتموين الطائرات بالوقود بما فيها مكاتبها أو مخازنها ومحال ايواء سياراتها ١٥٠

(ب) المكاتب والمخازن والاكشاك والحظائر والورش :

مليمسنويا

اجار المتر المربع لاقامة مكاتب أو مخازن أو أكشاك
أو حظائر أو ورش ٥٠

(ج) استراحات الركاب العابرين والمقاصف :

اجار المتر المربع لشركات الطيران لاقامة استراحات
ومقاصف ومطابخ خاصة لركابها العابرين ١٠٠

(د) ايواء الطائرات :

اجار المتر المربع لايواء الطائرات ١٠٠

(هـ) اجار المتر المربع للشركات المصرية التى تقوم بعمل أو أكثر من الاعمال الآتية[1] :

تعليم الطيران أو الهندسة الأرضية ١٠

تيسير خطوط جوية ١٠

اصلاح وصيانة الطائرات ومعداتها ١٠

وتكون توصيلات المياه والنور واستهلاكها فى الاراضى المؤجرة على نفقة المستأجر ويلزم بتركيب عدادات للمياه والنور بعد فحصها بمعرفة الجهات الحكومية المختصة لتقرير صلاحيتها .

الباب الثانى

فئات الايجار فى الموانى الجوية والمطارات من الدرجتين الثانية والثالثة

(أولا) تكون فئة الايجار فى الموانى الجوية والمطارات من الدرجة الثانية بنسبة ثلاثة أرباع فئة الايجار فى الموانى الجوية والمطارات من من الدرجة الأولى وتكون فئة الايجار فى الموانى الجوية والمطارات من الدرجة الثالثة بنسبة نصف فئة اجار الدرجة الأولى .

---

(١) لم يتم الاتفاق بعد على الصياغة النهائية لهذه الفقرة انتظارا لرأى مجلس الدولة فى مدى سريان أو انطباق المادة ١٥ من اتفاقية شيكاغو الدولية على مضمون هذه الفقرة وذلك نظرا لاختلاف الآراء فى تفسير نص المادة المذكورة . (صدرت الفتوى فى ١٤/١٢/١٩٥٣)

(ثانيا) لا يسرى حكم الفقرة السابقة على فئة الايجار المنصوص عليها فى الفقرة (هـ) من البند الثانى من ثانيا "ايجار الاراضى" من الباب الأول .

مادة ٣ — تراعى القواعد الآتية فى جميع الاجارات :

(ا) لا يجوز ايجار الاراضى والمبانى لاستغلالها بوفيهات عمومية أو لبيع الكتب والصحف والمجلات والسجاير والحلوى والهدايا وما فى حكم ذلك الا بعد طرحها فى مزايدة عامة

(ب) اذا نقصت كسور المتر المربع عن نصفه فلا تحسب واذا زادت عليه حسبت مترا مربعا .

(ج) الاراضى التى تزرع حدائق أو تخصص للعبادة أو للالعاب الرياضية لا يحصل عنها اجر اذا كانت عامة .

مادة ٤ — يلغى القرار ٨٠٥ لسنة ١٩٥١ سابق الاشارة اليه .(مشروع)

مادة ٥ — على مدير عام مصلحة الطيران المدنى تنفيذ هذا القرار ويعمل به من تاريخ نشره فى الجريدة الرسمية .

حبذا

لو رجع الشارع المصرى عند تعديل رسوم الطيران الى القرارات الوزارية والمراسيم الفرنسية الآتية :

القرار الوزارى المؤرخ ٢٠ فبراير سنة ١٩٥٢ جريدة رسمية ٧ مارس سنة ١٩٥٢

٢ — ثم مرسوم التدعيم المؤرخ ٢٥ يونيو سنة ١٩٤٩ منشور فى الوقائع الرسمية الفرنسية بتاريخ ٢٤ أغسطس سنة ١٩٤٩ صفحة ٨٤٣٢

٣ — ثم مرسوم الاصلاح المالى المؤرخ ٩ ديسمبر سنة ١٩٤٨

٤ — ثم المرسوم رقم ٤٦ — ٢٢٣٥ بتاريخ ١١ اكتوبر سنة ١٩٤٦ فى تعديل وتوحيد الرسوم فى مطارات الدولة الفرنسية .

مشروع قرار وزارى

تعديل رسوم الطيران

فى شأن الاجازات وتحديدها

الرسوم التى يجب تحصيلها فى مقابل اصدار أو اعتماد أو تجديد إجازات الطيران وطاقم قيادة الطائرات والمهندسين

١ – عن اجازة طالب طيار :

	مليم	جنيه
(ا) رسم الاختبار أو اعادة الاختبار فى مادة القوانين	٢٥٠	—
(ب) رسم اصدار اجازة طالب طيار	٢٥٠	—
(ج) رسم تحديد اجازة طالب طيارا اذا لم يكن الاختبار لازما	٢٥٠	—

٢ – عن اجازة طيار خاص :

(ا) رسم الاختبارات أو اعادتها :

	مليم	جنيه
فى جميع المواد على أن يقدم الطالب الطائرة التى سيختبر عليها وعلى نفقته	٧٥٠	—
رسم الاختبار أو اعادة الاختبار فى مادة القوانين	٢٥٠	—
رسم الاختبار أو اعادة الاختبار فى مادة الملاحة والارصاد أو اعادة احداهما	٢٥٠	—
رسم الاختبار أو اعادة الاختبار فى مادة ميكانيكا الطيران	٢٥٠	—
رسم الاختبار أو اعادة الاختبار فى الطيران العملى	—	١

مليم جنيه

(ب) رسم اصدار الاجازة، ... ... ٥٠٠ —

(ج) رسم تجديد الاجازة اذا لم يكن الاختبار لازما ٢٥٠ —

٣ — عن أهلية الطيران الليلى لطيار خاص :

(ا) رسم الاختبار العملى أو اعادته فى الطيران الليلى
على أن يقدم الطالب الطائرة التى سيختبر عليها
وعلى نفقته الخاصة ... ... — ١

(ب) رسم اصدار أهلية الطيران الليلى لطيار خاص ٢٥٠ —

٤ — عن اجازة طيار تجارى :

(ا) رسم الاختبارات أو اعاداتها فى جميع المواد ... ٧٥٠ ١٠
رسم الاختبار العملى فى جميع الاختبارات أو اعاداتها مع ممتحن ٢٥٠ ٧
« أو اعادته فى الطيران عبر الريف مع ممتحن ... — ٤
« أو إعادته فى الطيران العملى العام مع ممتحن ٢٥٠ ١
« أو اعادته فى الطيران الآلى (الأعمى) مع ممتحن — ٢
« أو اعادة فى الطيران الليلى بالباروجراف ... ... — ١
أو اعادته فى الطيران النهارى عبر الريف
بالباروجراف ... ... — ١
رسم الاختبار أو اعادته فى مادة العمليات ... ... ٢٥٠ —
« الملاحة ... ... ٢٥٠ —
« الارصاد ... ... ٢٥٠ —

	ملـيم	جنيــه
رسم الاختبار أو اعادته فى مادة الاشارات	٢٥٠	—
« « ميكانيكا الطائرات ...	٢٥٠	—

واذا كلفت المصلحة الطالب بان يقدم بمعرفته وعلى نفقته الطائرة التى سيختبر عليها فتحصل الرسوم الآتية :

رسم الاختبار فى جميع المواد	٥٥٠	٦
« العملى أو اعادته فى جميع الاختبارات مع ممتحن	—	٣
« أو اعادته فى الطيران عبر الريف مع ممتحن ..	—	١
« أو اعادته فى الطيران العملى العام مع ممتحن ..	—	١
« أو اعادته فى الطيران الآلى (الأعمى) مع ممتحن	—	١
(ب) رسم اصدار الاجازة	٥٠٠	—
(ج) رسم تحديد الاجازة اذا لم يكن الاختبار لازما ...	٢٥٠	—

٥ — عن اجازة طيار تجارى ممتاز :

(ا) رسم الاختبارات أو اعادتها فى جميع المواد اذا لم يكن الاختبار العملى للطيران لازما	٢٥٠	٤
رسم الاختبار أو اعادته فى الطيران والنزول الآلى (الأعمى) مع ممتحن	—	٢

رسم الاختبار أو اعادته فى مادة :

« قوانين الطيران	٢٥٠	
« عمليات الطيران	٢٥٠	—
« شكل الأرض والخرائط	٢٥٠	—

	مليم	جنيه
الملاحة الجوية	٢٥٠	-
المساعدات اللاسلكية	٢٥٠	-
الأجهزة والمغناطيسية	٢٥٠	..
الارصاد	٢٥٠	—
الاشارات...	٢٥٠	—
رسم الاختبارات الشفوية أو اعادتها...	٢٥٠	.
رسم الاختبار العملى فى الطيران أو اعادته مع ممتحن اذا كان مطلوب على طائرة ذات محركات متعددة	—	٦
رسم الاختبار العملى فى الطيران أو اعادته مع ممتحن اذا كان الاختبار مطلوبا وكلف الطيار بأن يقدم بمعرفته وعلى نفقته الطائرة التى سيختبر عليها	—	١
(ب) رسم اصدار الاجازة	٥٠٠	
(ج) رسم تجديد الاجازة اذا لم يكن الاختبار لازما ...	٢٥٠	—

٦ — عن اجازة طيار خط جوى :

	مليم	جنيه
(ا) رسم الاختبارات أو اعادتها فى جميع المواد اذا لم يكن الاختبار العملى فى الطيران لازما	٢٥٠	٤
رسم الاختبار أو اعادته فى الطيران والنزول الآلى (الأعمى) مع ممتحن على أن يحضر الطائرة من قبله...	—	

رسم الاختبار أو اعادته فى مادة :

	مليم	جنيه
قوانين الطيران	٢٥٠	—
عمليات الطيران	٢٥٠	—
شكل الارض والخرائط	٢٥٠	—
الملاحة الجوية	٢٥٠	—
المساعدات اللاسلكية	٢٥٠	—
الاجهزة والمغناطيسية	٢٥٠	—
الأرصاد	٢٥٠	—
الاشارات	٢٥٠	—
رسم الاختبارات الشفوية أو اعادتها	٢٥٠	—
رسم الاختبار العملى فى الطيران أواعادته مع مع ممتحنين اذا كان مطلوبا على طائرات ذات محركات متعددة	—	٥
رسم الاختبار العملى فى الطيران أو اعادته مع ممتحنين اذا كان الاختبار مطلوبا و كلف الطيار بأن يقدم بمعرفته وعلى نفقته الطائرة التى سيختبر عليها ...	—	١
(ب) رسم اصدار الاجازة	٥٠٠	—
(ج) رسم تجديد الاجازة اذا لم يكن الاختبار لازما	٢٥٠	—

٧ — عن اجازة ملاح جوى :

	مليم	جنيه
(ا) رسم الاختبارات أواعادتها فى جميع المواد... ...	٢٥٠	٣
رسم الاختبار او اعادته فى مادة :		
القوانين الجوية	٢٥٠	—

	ملليم	جنيه
الملاحة الجوية	٢٥٠	—
شكل الأرض والخرائط	٢٥٠	—
الملاحة اللاسلكية	٢٥٠	—
الآلات والأجهزة الملاحية والمغناطيسية	٢٥٠	—
الارصاد الجوية	٢٥٠	—
الملاحة الفلكية	٢٥٠	—
الاشارات	٢٥٠	—
رسم الاختبارات الشفوية أو اعادتها	٢٥٠	—
رسم الاختبار العملى أو اعادته مع ممتحن	—	١
(ب) رسم اصدار الاجازة	٥٠٠	—
(ج) رسم تجديد الاجازة اذا لم يكن الاختبار لازما ...	٢٥٠	—

٨ — عن أهلية معلم طيران :

	ملليم	جنيه
(ا) رسم الاختبارات أو اعادتها فى جميع المواد للحصول على أهلية معلم طيران على الطائرات ذات المحرك الواحد . اذا كانت الاختبارات العلمية مطلوبة	٧٥٠	٣
رسم الاختبار العملى فى الطيران أو اعادته مع ممتحن على الطائرات ذات المحرك الواحد	—	٣
رسم الاختبار أو اعادته فى مادة القوانين الجوية ...	٢٥٠	—
« الارصاد الجوية...	٢٥٠	—

	مليم	جنيه
رسم لاخبار أو اعادته إلى مادة الملاحة الجوية	٢٥٠	—
رسم الاختبارات أو اعادتها فى جميع المواد للحصول على أهلية معلم طيران على الطائرات ذات المحركات المتعددة بعد الحصول على أهلية معلم على الطائرات ذات المحرك الواحد اذا كانت الاختبارات العلمية مطلوبة	٧٥٠	٥
اذا كلفت المصلحة الطيار بتقديم الطائرة التى سيجرى عليها الامتحان بمعرفته وعلى نفقته فيقتصر تحصيل الرسوم المطلوبة على الوجه الآتى :		
رسم الاختبارات أو اعادتها على الطائرات ذات المحرك الواحد	٧٥٠	١
رسم الاختبار العملى فى الطيران أو اعادته مع ممتحن على الطائرات ذات المحرك الواحد أو المحركات المتعددة	—	١
(ب) رسم اصدار أهلية معلم طيران	٥٠٠	
(ج) رسم تجديد أهلية معلم طيران اذا لم يكن الاختبار لازما	٢٥٠	—

٩ — عن أهلية الطيران والنزول الآلى (الاعمى) :

	مليم	جنيه
(ا) رسم الاختبارات أو اعادتها فى جميع المواد للحصول على أهلية الطيران والنزول الآلى اذا كانت الاختبارات العملية مطلوبة	٥٠٠	٦

		ملـيم	جنيه
رسم الاختبارات أو اعادتها فى جميع المواد للحصول على أهلية الطيران والنزول الآلى اذا كانت الاختبارات العلمية مطلوبة و كلف الطالب بتقديم الطائرة التى سيجرى عليها الامتحان بمعرفته وعلى نفقته	... ...	٥٠٠	٢
رسم الاختبار العملى أو اعادته مع ممتحن	... ...	—	٥
رسم الاختبار العملى أو اعادته مع ممتحن اذا كلف الطالب بتقديم الطائرة التى سيجرى عليها الاختبار		—	١
رسم الاختبار أو اعادته فى :			
القوانين الجوية	... ...	٢٥٠	—
الملاحة الجوية	... ...	٢٥٠	—
العمليات الجوية	... ...	٢٥٠	—
الارصاد الجوية	... ...	٢٥٠	—
الارشارات اللاسلكية	... ...	٢٥٠	—
الاتصال اللاسلكى	... ...	٢٥٠	—
(ب) رسم اصدار الاجازة	... ...	٥٠٠	—
(ج) رسم تجديد الاجازة اذا لم يكن الاختبار لازما	...	٢٥٠	—

١٠ — عن اجازة طيار شراعى :

(ا) رسم الاختبارات أو اعادتها فى جميع المواد اذا كانت مطلوبة	.. ..	—	٢
رسم الاختبار العملى على الطيران او اعادته على ان يقدم الطالب الطائرة	... ...	—	١

	مليم	جنيه
رسم الاختبار أو اعادته فى مادة :		
القوانين الجوية	٢٥٠	—
الملاحة والخرائط	٢٥٠	—
الارصاد	٢٥٠	—
البوصلة والالآت الدقيقة	٢٥٠	—
(ب) رسم اصدار الاجازة	٥٠٠	—
(ج) رسم تجديد الاجازة اذا لم يكن الاختبار لازما ...	٢٥٠	—
(د) رسم اعتماد شهادات الطيران الشراعى :		
(١) رسم اعتماد تجديد لاجازة حرف (ا)...	٢٥٠	—
(٢) » » » (ج)	٢٥٠	—
(٣) » » » (ج)	٢٥٠	—
(٤) » » » (ج الفضية)	٢٥٠	—
(٥) شهادة معلم طيران شراعى	٢٥٠	—
(٦) شهادة مراقب طيران شراعى	٢٥٠	—
(٧) شهادة قيادة طيران شراعى	٢٥٠	—
(٨) شهادة قيادة طائرة شراعية مسحوبة بطائرة أخرى	٢٥٠	—
(٩) تصريح لطيار بسحب طائرة شراعية بواسطة طائرة بمحرك.......	٢٥٠	—
(١٠) التصريح بحمل ركاب فى طائرة شراعية ...	٢٥٠	—
(١١) رسم اعتمادين أو أكثر دفعة واحدة	٥٠٠	—

١١ — عن اجازة طيار بالون طليق :

رسم الاختبارات أو اعادتها :

فى جميع المواد على أن يقدم الطالب البالون الذى سيختبر عليه وعلى نفقته .

رسم الاختبار العملى فى الطيران أو اعادته على أن يقدم الطالب البالون الذى سيختبر عليه وعلى نفقته .

رسم الاختبار أو اعادته فى مادة :

	ملـيم	جنيه
قوانين الطيران	٢٥٠	—
الارصاد والغازات	٢٥٠	—
الخرائط الجوية والآلات الدقيقة	٢٥٠	—
ميكانيكا البالون (الفنى)	٢٥٠	
(ب) رسم اصدار الاجازة	٥٠٠	—
(ج) رسم تجديد الاجازة اذا لم يكن الاختبار لازما	٢٥٠	—

١٢ — عن اجازة طيار هليكوبتر خاص :

(ا) رسم الاختبارات أو اعادتها :

فى جميع المواد على أن يقدم الطالب الهليكوبتر التى سيختبر عليها وعلى نفقته	٧٥٠	١
رسم الاختبار العملى فى الطيران أو اعادته على أن يقدم الطالب الهليكوبتر الذى سيختبر عليه وعلى نفقته	—	١

رسم الاختبار أو اعادته فى مادة :

	ملـيم	جنيه
القوانين الجوية	٢٥٠	—
الملاحة الجوية	٢٥٠	—
الارصاد أو اعادة احداهما	٢٥٠	—
ميكانيكا الهليكوبتر	٢٥٠	—
(ب) رسم اصدار الاجازة	٥٠٠	—
(ج) رسم تجديد الاجازة اذا لم يكن الاختبار لازما...	٢٥٠	—

١٢ — عن اجازة طيار هليكوبتر تجارى :

رسم الاختبارات أو اعادتها :		
فى جميع المواد على أن يقدم الطيار الهليكوبتر التى سيختبر عليها بمعرفته وعلى نفقته	٢٥٠	٤
رسم الاختبار العملى فى الطيران أو اعادته على أن يقدم الطيار الهليكوبتر التى سيختبر عليها بمعرفته وعلى نفقته	—	٣
فى مادة القوانين الجوية	٢٥٠	—
فى مادة الملاحة الجوية	٢٥٠	—
فى مادة الأرصاد الجوية	٢٥٠	—
فى مادة الأجهزة الملاحية	٢٥٠	—
فى مادة الاختبار الفنى	٢٥٠	—
(ب) رسم اصدار الاجازة	٥٠٠	—
(ج) رسم تجديد الاجازة اذا لم يكن الاختبار لازما...	٢٥٠	—

١٤ — عن اجازة لاسلكى جوى :

	ملليم	جنيه
(ا) رسم الاختبارات أو اعادتها فى جميع المواد ...	—	١
رسم الاختبار فى كل مادة أو اعادته ...	٢٥٠	—
(ب) رسم اصدار الاجازة	٥٠٠	—
(ج) رسم تجديد الاجازة اذا لم يكن الاختبار لازما...	٢٥٠	—
رسم اعتماد أهلية التلغراف اللاسلكى	٢٥٠	—
رسم اعتماد أهلية التليفون اللاسلكى	٢٥٠	—
رسم اعتماد اضافة طراز جهاز أو أكثر فى المرة الواحدة	٢٥٠	—

١٥ — عن اجازة مهندس أرضى :

	ملليم	جنيه
(ا) رسم الاختبار أو اعادته فى :		
قسم واحد	—	١
فى كل قسم اضافى اواعادته ...	٥٠٠	—
(ب) رسم اصدار الاجازة	٥٠٠	—
(ج) رسم تجديد الاجازة اذا لم يكن الاختبار لازما...	٢٥٠	—
(د) رسم اضافة طراز طائرات :		
اذا كان الاختبار لازما	٥٠٠	—
(ه) اذا لم يكن الاختبار لازما	٥٠٠	—

١٦ — عن اجازة مهندس جوى :

	ملليم	جنيه
(ا) رسم الاختبار أو اعادته	٥٠٠	—
(ب) رسم اعتماد طراز	٢٥٠	—
(ج) رسم اصدار الاجازة	٥٠٠	—
(د) رسم تجديد الاجازة اذا لم يكن الاختبار لازما...	٢٥٠	—

١٧ — رسوم متنوعة :

	مليم	جنيه
(١) رسم منح تصريح مؤقت من تصاريح الطيران ...	٢٥٠	—
(٢) رسم تجديد تصريح موقت من تصاريح الطيران	٢٥٠	—
(٣) رسم الاختبار لاضافة طراز طائرة على اجازة طيار	٥٠٠	—
(٤) رسم الاختبار لاضافة أكثر من طراز طائرة على اجازة طيار	٥٠٠	—
(٥) رسم اعتماد اجازة صادرة من دولة أجنبية ...	٢٥٠	—
(٦) رسم الاختبار العملى فى الطيران أو اعادته على أن يقدم الطيار الطائرة التى سيختبر عليها على نفقته	٠٠٠	١
(٧) رسم اعاد الاختبار فى احدى المواد العلمية اذا كان الطالب حصل على نمرة أقل من ٣٥٪ فى الاختبار السابق	٠٠٠	١
(٨) رسم اعادة الاختبار فى احدى المواد العلمية اذا تخلف عن حضور الاختبار ولم يثبت مايبرر غيابه	٠٠٠	١
(٩) رسم اصدار بدل تالف لاحدى الاجازات اذا قدم الطالب الاجازة التالفة...	٧٥٠	—
(١٠) رسم اصدار بدل تالف لاحدى الاجازات اذا لم يقدم الطالب الاجازة	٠٠٠	١
(١١) رسم اصدار بدل فاقد لاحدى الاجازات ...	٠٠٠	١

١٨ — اعفاء موظفى مصلحة الطيران المدنى من الرسوم :

يعفى موظفو مصلحة الطيران المدنى من اداء الرسوم المقررة للاختبارات أو اعادتها أو الاصدار أو التجديد.

*
* *

ينتهى مشروع التعديل لتعريفة الرسوم الخاصة باصدار واعتماد أو تجديد الاجازات المتعلقة بالطيران . ولا يزال هذا المشروع قيد الدراسة والبحث حتى يناير ١٩٥٤ وقد أعده الأستاذ مشرقى غبريال الجاولى ليسانسيه فى الحقوق ومدير الادارة العامة بمصلحة الطيران المصرى .

قرار وزارى رقم ٨٧٠ لسنة ١٩٥١

بتعريفة رسوم عرض لوحات الاعلانات (اللافتات) بالموانىء الجوية والمطارات[١]

وزير الحربية والبحرية

بعد الاطلاع على المادة التاسعة من المرسوم الصادر فى ٥ مايو سنة ١٩٤١ بقواعد الضبط الخاصة بالملاحة الهوائية .

قرر ما هو آت :

مادة ١ — تقسم الموانىء الجوية والمطارات من حيث رسوم عرض لوحات الاعلانات الى أربعة أقسام :

(ا) مطارات من الدرجة الأولى الممتازة وهى فاروق .

(ب) مطارات من الدرجة الأولى وهى الماظة وفؤاد الأول وأمير الصعيد .

(ج) مطارات من الدرجة الثانية وهى بورسعيد وامبابة واسوان ومرسى مطروح .

(د) مطارات من الدرجة الثالثة وهى اسيوط والمنيا .

مادة ٢ — تحصل هذه الرسوم على الوجه الآتى :

جنيه

(ا) — ٥ للمتر المربع الواحد فى السنة أو كسوره بالنسبة لمطارات الدرجة الأولى الممتازة .

---

(١) هذا القرار الغى بقرار لاحق رقم ٨٤٦ لسنة ١٩٥٢ مرفق مع مذكرته التفسيرية .

ملـيم جنيه

(ب) — ٤ للمتر المربع الواحد فى السنة أو كسوره بالنسبة لمطارات الدرجة الأولى .

(ج) — ٣ للمتر المربع الواحد فى السنة أو كسوره بالنسبة لمطارات الدرجة الثانية .

(د) — ٢ للمتر المربع الواحد فى السنة, أو كسوره، بالنسبة لمطارات الدرجة الثالثة ويراعى فى تطبيق هذا القرار ألا تقل قيمة عرض الاعلان الواحد فى السنة عن اثنى عشر جنيها .

مادة ٣ — تطبق التعريفة الواردة بهذا القرار على الاعلانات التجارية التى توافق على عرضها بالمطارات المصرية لجنة مكونة من مندوبين عن وكالة الوزارة لشئون الطيران ومصلحة الطيران المدنى ومصلحة السياحة .

مادة ٤ — يعمل بهذا القرار من تاريخ نشره بالجريدة الرسمية .

فى سنة ١٩٥١

وزير الحربية والبحرية

عبد الفتاح حسن

قرار وزارى رقم ٨٤٦ لسنة ١٩٥٣

بتعديل تعريفة رسوم عرض لوحات الاعلانات (اللافتات)

وزير الحربية

بعد الاطلاع على المادة التاسعة من المرسوم الصادر فى ٥ مايو ١٩٤١ بقواعد الضبط الخاصة بالملاحة الهوائية .

وعلى القرار الوزارى رقم (٨٧٠) لسنة ١٩٥١ بتعريفة رسوم عرض لوحات الاعلانات بالموانى الجوية المطارات .

قرر ما هو آت :

مادة ١ — تقسم الموانى الجوية والمطارات من حيث رسوم عرض لوحات الاعلانات التجارية إلى أربعة أقسام :

(ا) مطارات من الدرجة الأولى الممتازة وهى القاهرة .

(ب) مطارات من الدرجة الأولى وهى الماظة والاسكندرية والاقصر .

(ج) مطارات من الدرجة الثانية وهى بورسعيد وامبابة وأسوان ومرسى مطروح .

(د) مطارات من الدرجة الثالثة وهى أسيوط والمنيا .

مادة ٢ — تحصل هذه الرسوم على الوجه الآتى :

	مليم	جنيه	
(ا)	—	٥	للمتر المربع الواحد فى السنة أو كسوره بالنسبة لمطارات الدرجة الأولى الممتازة .
(ب)	—	٤	للمتر المربع الواحد فى السنة أو كسوره بالنسبة لمطارات الدرجة الأولى .
(ج)	—	٣	للمتر المربع الواحد فى السنة أو كسوره بالنسبة لمطارات الدرجة الثانية .

ملـيم جنيه

(د) — ٢ للمتر المربع الواحد فى السنة أو كسوره بالنسبة لمطارات الدرجة الثالثة .

ويرى فى تطبيق هذا القرار الا تقل قيمة عرض الاعلان الواحد فى السنة عن اثنى عشر جنيهاً .

مادة ٣ — تطبق التعريفة الواردة بهذا القرار على الاعلانات التجارية التى توافق على عرضها بالمطارات المصرية لجنة مكونة من مندوبين عن وكالة الوزارة لشئون الطيران ومصلحة الطيران المدنى ومصلحة السياحة .

مادة ٤ — استثناء من حكم المادتين الأولى والثانية من هذا القرار تعرض بدون مقابل فى الموانى الجوية المطارات لوحات الاعلانات الآتى بيانها .

(ا) اللافتات السياحية الأجنبية بالمطارات المصرية إذا اقتصرت على ابراز المزايا الطبيعية أو العامة للدول الأجنبية بدون تخصيص وذلك نظير عرض اللافتات السياحية المصرية المماثلة فى المطارات الأجنبية أى على أساس المعاملة بالمثل .

(ب) اللافتات السياحية التجارية للدول التى تقبل المعاملة بالمثل .

(ج) لافتات شركات ومؤسسات وهيئات ونوادى الطيران التى توضع فى مكاتب مصلحة الطيران المدنى والمطارات على سبيل الزينة .

مادة ٥ — يلغى القرار الوزارى رقم ٨٠٧ سنة ١٩٥١ السابق الاشارة اليه .

مادة ٦ — على مدير عام مصلحة الطيران المدنى تنفيذ هذا القرار ويعمل به من تاريخ نشره فى الجريدة الرسمية .

قائد جناح

وزير الحربية

عبد اللطيف محمود البغدادى

المذكرة التفسيرية

للقرار الوزارى رقم ٨٤٦ لسنة ١٩٥٣ الخاص بتعديل تعريفة رسم عرض لوحات الإعلانات بالموانى الجوية والمطارات

تقدمت إلى هذه المصلحة عدة طلبات من مختلف الهيئات التى تعمل فى محيط الطيران للتصريح بعرض لوحات الاعلانات (اللافتات) فى الموانى الجوية والمطارات ولما كانت المصلحة تفتقر حينئذ إلى تعريفة رسمية تنظم هذه العملية فقد شرعت فى وضع مشروع قرار وزارى فى هذا الشأن وأرسلته للوزارة لاستصداره ، فأدخلت الوزارة عليه بعض التعديلات ثم أصدرت القرار رقم ٨٧٠ لسنة ١٩٥١ .

ونظراً لما تبين لهذه المصلحة فيما بعد من أن العمل بهذا القرار بصفته الراهنة قاصر عن تحقيق بعض الأهداف التى يهم هذه المصلحة تحقيقها فقد رأت اعداد مشروع قرار آخر فى هذا الشأن معدلا للقرار القائم حالياً بحيث يتضمن من النصوص ما يكفل تحقيق هذه الأهداف . وأهمها ما هو وارد فى المادة الثالثة من المشروع المقدم فقد رأت المصلحة بمقتضى هذه المادة النص على حالات ثلاثة يكون عرض الاعلانات فيها بدون مقابل استثناء من حكم المادتين الأولى والثانية من هذا المشروع وقد توخت المصلحة من وراء ذلك العمل للدعاية السياحية على نطاق واسع . وبيان هذه الاعلانات (اللافتات) .

١ — اللافتات السياحية الأجنبية التى ليست لها صفة تجارية بل تقتصر مثلا على مجرد ابراز المزايا الطبيعية أو العامة للدولة الأجنبية بدون تخصيص فهذه ترى المصلحة عدم تحصيل رسوم عنها عند عرضها بالمطارات المصرية بشرط السماح بعرض اللافتات السياحية المصرية المماثلة فى المطارات الأجنبية بدون مقابل أى على أساس المعاملة بالمثل .

٢ — اللافتات السياحية التجارية للدول التي تقبل المعاملة بالمثل . والاعفاء من تحصيل الرسوم فى هذه الحالة أيضاً مستند كذلك إلى فكرة المعاملة بالمثل حيث ترى هذه المصلحة فى تبادل عرض اللافتات على النحو المتقدم دعاية طيبة يمكن للدولة أن تجنى من ورائها نفعاً أدبياً ومادياً على حد سواء .

٣ — اللافتات التى تعرض على سبيل الزينة فى مكاتب مصلحة الطيران المدنى والمطارات التابعة لها . وهذا النوع من اللافتات لا ترى هذه المصلحة مبرراً لتحصيل رسوم عنه طالما أن الغرض من عرضه قاصر على مجرد الزينة .

ومن التعديلات التى رأت المصلحة ادخالها على القرار ٨٠٧ لسنة ١٩٥١ استبعاد نص المادة الثالثة منه حيث ان وجود هذه المادة يتعارض مع ما لهذه المصلحة من عمل كأداة للتنفيذ ويسلبها حقها فى تنفيذ قرار لها فيه الاختصاص الأول فضمنت المشروع المقدم المادة الخاصة التى تنص على تفويض مدير عام هذه المصلحة تنفيذ مشروع هذا القرار على اعتبار أن هذا التنفيذ يتعلق بشأن من شئونها الذاتية التى يهمها أمره أكثر من اهتمام أية جهة أخرى به «

محمود فايز　　　　أحمد يحيى وصفى

قسم التشريع

مشرقى غبريال الحاولى　مدير الادارة العامة بالمصلحة .

فى الإعفاءات

من رسوم الطيران

قانون مصلحة الجمارك

طبعة سنة ١٩٤٧

(الفصل التاسع) — فى الاعفاء من الرسوم الجمركية

الممسوحات

(المادة ١٣٧)

شركة مصر للطيران :

تعفى شركة مصر للطيران فى خلال الثمانى سنوات الأول (قرار مجلس الوزراء الصادر بتاريخ ٣٠ يناير سنة ١٩٤٦ بامتداد الاعفاء الممنوح للشركة لمدة ثلاث سنوات ابتداء من أول يناير سنة ١٩٤٥) — من تاريخ بدئها فى مشروعاتها من رسم الوارد (دون العوائد الاضافية) عن الطائرات ومحركاتها وآلاتها (ومن جملتها أجهزة الراديو الكهربائية) والأجزاء التى تتألف منها العدد والماكينات والمهمات والمواد التى تستعمل فى اصلاح الطائرات وصيانتها والجرارات والمقطوعات والمراكب ذات المحرك مما يستخدم فى المحطات والمطارات ومهمات المطارات . وبوجه عام عن جميع الأدوات والمواد الضرورية لقيام الشركة بالمشروعات المرخص لها بها وذلك بالشروط الخاصة الآتية : ومع الخضوع بوجه عام لجمع الاجراءات التى تفرضها مصلحة الجمارك للرقابة — وتعفى من العوائد الاضافية طائرات الشركة التى تعمل على الخطوط الجوية ما بين مصر والخارج :

١ — تقدم الشركة اقراراً كتابيا عن كل قطعة من الأدوات أو المواد المراد استيرادها دون دفع الرسوم عنها تصرح فيه بأنه لايمكن الحصول وفقا للمادة الثامنة من الترخيص على أدوات ومواد مصنوعة فى مصر

أو من أصل مصرى مماثلة للمواد المستوردة وأن الأدوات أو المواد المذكورة معدة للاستعمال الشركة وحدها. وإلا فلا يمنح الاعفاء من الرسوم.

٢ — تتعهد الشركة بألا تبيع أى شئ من الأدوات المذكورة إلا اذا أخطرت مصلحة الجمارك كتابة بأن الأدوات المذكورة ستباع ودفعت عنها للمصلحة مبلغ الرسوم (اذا كانت ثمة رسوم يجب دفعها) كما تقدرها مصلحة الجمارك . وتعامل طائرات الشركة عند أخذها مواد الوقود وزيت الماكينات فى حدود الأراضى المصرية بما تعامل به السفن المسافرة الى الخارج عند أخذها مواد الوقود وزيت الماكينات فى الموانى البحرية بشرط أن تستعمل تلك المواد والزيوت فى الطائرات المسافرة الى الخارج فى خطوط منتظمة أو رحلات عرضية ويشترط للحصول على الاعفاء والمعاملة المشار اليهما مراعاة ما تقرره مصلحة الجمارك من التدابير للمراقبة . (مادة ٢٩ من ترخيص شركة مصر للطيران ووافق عليه مجلس الوزراء فى ٢٨ أغسطس سنة ١٩٣٥ وكتاب وزارة المواصلات حيث كانت تتبع لها مصلحة الطيران المدنى ، رقم ٥٣ — ٢ — ٢ بتاريخ ٦ اكتوبر سنة ١٩٣٥) .

(المادة ١٣٨)

شركة النقل الجوى الملكية الهولاندية (راجع كتاب مصلحة الطيران المدنى بوزارة المواصلات رقم ٥٠ — ١ — ١ فى ١٨ ابريل سنة ١٩٣٨) .

(المادة ١٣٩)

شركة الطيران الايطالية ألاليتوريا (راجع الترخيص الصادر فى ٦ ديسمبر سنة ١٩٣٨) .

(المادة ١٤٠)

الشركة البريطانية للخطوط الهوائية فيما وراء البحار (راجع كتاب وزارة المواصلات مؤرخ ٢٨ اكتوبر سنة ١٩٣١ وقرار وزارة المالية بتاريخ أول يناير سنة ١٩٣٩ وقرار مجلس الوزراء بتاريخ ١٩ يونيو سنة ١٩٤٠ ..

(المادة ١٤١)

شركة النقل الجوى الفرنسية ايرفرانس .

قرار مجلس الوزراء لسنة ١٩٤٧

بشأن استمرار إعفاء شركة مصر للطيران من رسوم الواردات

نص فى المادة ٢٩ من الترخيص الممنوح لشركة مصر للطيران القيام بتسيير خطوط جوية منتظمة الذى وافق عليه مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة فى ٢٨ سبتمبر سنة ١٩٣٥ على اعفاء الشركة من جميع رسوم الواردات (ماعدا رسوم الرصيف) عن الطائرات ومحركاتها وآلاتها وأجهزة الراديو الكهربائية والأجزاء التى تتألف منها والعدد والماكينات والمهمات والمواد التى تستعمل فى اصلاح الطائرات وصيانتها وبوجه عام جميع الأدوات والمواد الضرورية لقيام الشركة بالمشروعات المرخص لها بها (وذلك خلال الثمانى سنوات الأولى من تاريخ بدئها فى مشروعاتها) (أى من ٧ يونيه سنة ١٩٣٢) .

واستمر الاعفاء المنصوص عليه فى هذه المادة سارياً إلى آخر ديسمبر سنة ١٩٤٧ بموجب قرارات مجلس الوزراء الصادرة بجلساته المنعقدة فى ٢ ديسمبر سنة ١٩٤٠ و ٣٠ يونيه سنة ١٩٤١ و ٢٣ يونيه سنة ١٩٤٣ و ٣٠ يناير سنة ١٩٤٦ وذلك تمشياً مع رغبة الحكومة فى مساعدة هذه الشركة .

وترى وزارة المالية استمرار العمل بهذه المادة لمدة ثلاث سنوات تبدأ من أول يناير سنة ١٩٤٨ وذلك تشجيعاً للشركة ومعاونة لها على الاستمرار فى النهوض بمهمتها على الوجه الأكمل لما لسرعة المواصلات الجوية من الأثر الواضح فى زيادة النشاط التجارى والاقتصادى .

وتتشرف وزارة المالية برفع الأمر إلى مجلس الوزراء حتى إذا ما وافق عليه تفضل باقراره .

ديسمبر سنة ٩٤٧ — وزير المالية

محمود فهمى النقراشى

نمرة ٩٥ /١٢٤

إلى وزارة الدفاع الوطنى .

وافق مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة فى ٢٨ ديسمبر سنة ١٩٤٧ على رأى وزارة المالية المبين فى هذه المذكرة .

وقد أبلغت الوزارة المذكورة هذا القرار .

رئيس مجلس الوزراء

محمود فهمى النقراشى

السند القانونى

اللائحة الجمركية

الأمر العالى الصادر فى ٢ ابريل سنة ١٨٨٤

المادة ٩ — فى الاعفاء : تعفى من المراجعة ورسوم الصادر والوارد ما يأتى :

الفقرة السابعة : البضائع الخاصة بمصالح الحكومة وأفراد الناس المتمتعين بالاعفاء بموجب أوامر واتفاقات مخصوصة .

ملاحظة : معنى اصطلاح بموجب أوامر أن يكون بقرار من مجلس الوزراء فقد كانت الأوامر تنصرف فى سنة ١٨٨٤ الى قرارات هيئة النظار . وهذا لاخلاف عليه . وانما الخلاف قد يثور فى الأمر بالإعفاء الصادر من وزير المالية وحده بصفته هذه . ونحن نميل الى هذا التفسير وان كان هنالك رأى محترم بغير ذلك . (ض.ص)

قرار مجلس الوزراء

بشأن إعفاء قطع الغيار والوقود من الرسوم الجمركية

فبراير سنة ١٩٤٨

تقضى الفقرة الثامنة من الشق الثانى من المادة التاسعة من اللائحة الجمركية الصادر بها الأمر العالى المؤرخ ٢ ابريل سنة ١٨٨٤ بأن تعفى من رسوم الصادر والوارد الأشياء المعدة لمؤونة سفن الدول المتحالفة الحربية وكذا المؤونات والذخائر المعدة لاستعمال السفن التجارية وملاحيها . والقصد من ذلك تشجيع سفن أعالى البحار على شراء مايلزمها من الوقود والمؤن من الموانى المصرية واستعمال هذه الموانى كمحطة فى الطريق إلى الجهات النهائية التى تقصدها . ولما كان النقل الجوى قد أصبح من الأهمية فى المكان الأول فقد درجت الحكومة من مدة طويلة على منح نفس هذا الاعفاء إلى طائرات شركات النقل الجوى الدولى الأجنبية المرخص لها بالطيران فوق مصر والهبوط فى مطاراتها وكان الإعفاء ينص فى القرارات التى كان مجلس الوزراء يصدرها من وقت لآخر للترخيص لكل شركة بالطيران فوق الأراضى المصرية والهبوط فى مطاراتها .

وحدث أثناء الحرب الأخيرة لدواعى الدفاع الوطنى أو أوقفت هذه التراخيص وأوقف الاعفاء الجمركى معها . فلما عاود حركة النقل الجوى نشاطها بعد الحرب رخص لبعض هذه الشركات باستئناف أعمالها بمقتضى تراخيص مؤقتة أصدرتها مصلحة الطيران المدنى عن الطيران فقط ولم يذكر فيها الاعفاء فبقى موقوفاً فشكت الشركات المرخص لها من ذلك وأوصت وزارة الخارجية ومصلحة الطيران المدنى على اعادة ميزة الإعفاء اليها تشجيعاً لاستعمال المطارات المصرية وفى هذا من الفوائد الجمة لمصر ما لا يخفى .

وحتى يتم التناسق مع حكم المادة ٢٤ من معاهدة الطيران المدنى الدولى الموقعة بشيكاغو فى ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤ التى وفق عليها

بالقانون رقم ١٥ لسنة ١٩٤٧ وأصدرت بالمرسوم المؤرخ ٢٦ مايو سنة ١٩٤٧ وهى تنص بشروط خاصة على اعفاء قطع الغيار والوقود التى تحملها الطائرة عند نزولها بالمطارات المصرية من الرسوم الجمركية وتحميما للمساواة فى المعاملة بين طائرات النقل الجوى المنتظم التى تعمل على خطوط جوية دولية وسفن أعالى البحار من حيث الإعفاء من الرسوم الجمركية المفروضة على الوقود والزيوت التى تمتاز بها فى الموانى البحرية المصرية ترى وزارة المالية معاملة الطائرات التابعة لشركات الطيران ذات الخطوط الجوية الدولية المنتظمة بما تعامل به السفن القاصدة للبلاد الأجنبية عند أخذها الوقود والزيوت فى الموانى البحريةالمصرية فتعفى تلك الشركات من الرسوم الجمركية المقررة على الوقود والزيوت اللازمة لطائراتها عند شرائها فى المطارات المصرية بشرط ألا تستعمل إلا فيما يتعلق بتشغيل الطائرات عند سفرها للخارج [1] .

وعلى أن يكون الاعفاء من تاريخ استئناف العمل فعلا بالنسبة للشركات التى سبق أن تمتعت بالاعفاء بموجب قرارات من مجلس الوزراء ومن تاريخ تقريره بالنسبة للشركات التى لم يسبق لها التمتع بهذا الاعفاء وذلك بشرط أن يكون الاعفاء خاضعاً لما تضعه مصلحة الجمارك من وسائل المراقبة .

وتتشرف وزارة المالية برفع الأمر إلى المجلس رجاء الموافقة عليه .

تحريرا فى ١٩٤٨/٢/١ — وزير المالية

وافق مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة فى أول فبراير سنة ١٩٤٨ على رأى وزارة المالية المبين فى هذه المذكرة .

وقد أبلغت وزارتا المالية والخارجية هذا القرار .

رئيس مجلس الوزراء

محمود فهمى النقراشى

---

(١) راجع فى ذلك مؤلف بومون صفحة ٢٨٤ عن معاهدة لندن سنة ١٩٣٩ بشأن وقود الطائرات . وراجع صفحة ٧٨٦ رقم ٢٤٦٨ وكذلك صفحة ١٥٠ بند ١٧٢ وصفحة ٢٩٢ بند ٣١٤ عن ازدواج الضريبة فى ميدان الطيران . (ض . ص)

قرار مجلس الوزراء
باعفاء سعيدة من الرسوم الجمركية على الطائرات والوقود والزيوت
فى ١٠ - ١٠ - ١٩٤٨

منحت شركة الخطوط المصرية للطيران الدولى (سعيدة) ترخيصاً بالطيران ابتداء من ٢٣ - ٨ - ١٩٤٨ وتوصى مصلحة الطيران المدنى باعفائها من الرسوم الجمركية على الطائرات والوقود والزيوت التى تستهلكها طائراتها . ونظراً لأن الحكومة درجت على تشجيع الطيران بكافة الوسائل بما فيها الاعفاء من الرسوم الجمركية وقياساً على الاعفاء الممنوح لشركة مصر للطيران ترى وزارة المالية :

(أولا) اعفاء طائرات شركة سعيدة والمحركات والعدد وقطع الغيار اللازمة لها من الرسوم الجمركية .

(ثانياً) معاملة طائراتها عند أخذها مواد الوقود وزيوت الماكينات فى حدود الأراضى المصرية بما تعامل به السفن المسافرة إلى الخارج عند أخذها مواد الوقود والزيوت من الموانى البحرية بشرط أن تستخدم تلك المواد والزيوت فى الطائرات المسافرة إلى الخارج فى خطوط منتظمة أو رحلات عارضة . أما مواد الوقود وزيوت الماكينة التى تستعملها الطائرات فى خطوط غير منتظمة أو أعمال التدريب والتعليم أو أثناء اختبار الطائرات فى الجو داخل المملكة المصرية فتدفع عنها الشركة الرسوم المقررة على أن تقوم مصلحة الجمارك برد ما يقابل هذه الرسوم إلى الشركة ابتداء من ٢٣ - ٨ - ١٩٤٨ .

ويشترط للحصول على الاعفاء والمعاملة المتقدم ذكرها مراعاة ما تقرره مصلحة الجمارك من التدابير ووسائل المراقبة .

وتتشرف وزارة المالية بعرض الأمر على مجلس الوزراء للتفضل بالموافقة

تحريرا فى ١٠ أغسطس سنة ١٩٤٨

وزير المالية
النقراشى

إلى وزارة الحربية والبحرية .

وافق مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة فى ١٠ اكتوبر سنة ١٩٤٨ على رأى وزارة المالية المبين فى هذه المذكرة وقد أبلغت الوزارة المذكورة هذا القرار .

رئيس مجلس الوزراء
النقراشى

فى نظام التريتيك للطائرات

المادة ٣٠٤ من قانون مصلحة الجمارك

(مطلوب تعديلها يناير سنة ١٩٥٤)

مادة ٣٠٤ — «الطائرات المدنية الخصوصية القادمة الى المملكة المصرية يجوز اعفاؤها بصفة مؤقتة من الرسوم والعوائد الجمركية اذا قدم عنها دفتر مرور جمركى صادر من أحد نوادى الطيران المعترف بها رسميا . وتتبع نحو هذه الطائرات الاجراءات الخاصة بنظام السيارات المبينة بالمادة ٣٠١ من قانون مصلحة الجمارك مع مراعاة بعض قواعد ورد ذكرها فى صفحة ٢٢١ من قانون مصلحة الجمارك طبعة المطبعة الأميرية سنة ١٩٤٧ . ونادى الطيران يضمن قبل الجمارك أمثال هذه الطائرات الخاصة .

راجع مؤلف بومون طبعة سنة ١٩٥١ صفحة ٦٣ (ض.س.)

قرار مجلس الوزراء

بشأن الاعفاء من الرسوم بأثر رجعى

فى ٢٣ يناير سنة ١٩٤٩

وافق مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة فى ١٠ اكتوبر سنة ١٩٤٨ على اعفاء طائرات شركة الخطوط المصرية للطيران الدولى (سعيدة) والمحركات والعدد وقطع الغيار اللازمة لها من الرسوم الجمركية .

ونظراً إلى أن أحكام هذا القرار لا تسرى إلا من تاريخ صدوره وحيث أن شركة «سعيدة» كان قد ورد لها ابتداء من ١٩ أغسطس ١٩٤٨ عدد من طائراتها ومن لوازم تلك الطائرات فان وزارة المالية ترى أن يسرى مفعول قرار مجلس الوزراء الصادر بتاريخ ١٠ اكتوبر سنة ١٩٤٨، باعفاء طائرات شركة «سعيدة» والمحركات والعدد وقطع الغيار اللازمة لها من الرسوم الجمركية على ما ورد للشركة من تلك الطائرات ولوازمها منذ ١٩ أغسطس سنة ١٩٤٨ .

وتتشرف وزارة المالية بعرض الأمر على مجلس الوزراء للتفضل بالموافقة

وزير المالية

وافق مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة فى ٢٣ يناير سنة ١٩٤٩ على رأى وزارة المالية المبين فى هذه المذكرة .

وقد أبلغت الوزارة المذكورة هذا القرار .

رئيس مجلس الوزراء

قرار مجلس الوزراء

بشأن سريان الاعفاء من الرسوم على السيارات أيضا

فى ٢٦ أبريل سنة ١٩٥٠

وافق مجلس الوزراء بجلستيه المنعقدتين فى ١٠ - ١٠ - ١٩٤٨ و٢٣ - ١ - سنة ١٩٤٩ على اعفاء شركة الخطوط المصرية للطيران الدولى (سعيدة) من الرسوم الجمركية ابتداء من ١٩ - ٨ - ١٩٤٨ .

وبما أنه واضح من المذكرة التى أقرها مجلس الوزراء فى ١٠ - ١٠ - سنة ١٩٤٨ أنها كانت تهدف لمنح الشركة المذكورة نفس الاعفاءات الممنوحة لشركة مصر للطيران ومن بينها السيارات — فترى وزارة المالية تعديل الاعفاء الممنوح لها بحيث يسرى أيضاً على السيارات التى تستوردها الشركة من الخارج لاستعمالها فى أغراضها وذلك مساواة فى المعاملة — على أن يسرى ذلك اعتباراً من ١٩ - ٨ - ١٩٤٨ .

وتتشرف وزارة المالية بعرض الأمر على مجلس الوزراء للتفضل بالموافقة

١٨ — ٤ — ١٩٥٠

وزير المالية

إلى وزارة الحربية والبحرية

وافق مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة فى ٢٦ ابريل سنة ١٩٥٠ على ما جاء فى هذه المذكرة على أن يكون الاعفاء من تاريخ اليوم ٢٦ ابريل سنة ١٩٥٠ .

وقد أبلغت وزارة المالية هذا القرار .

رئيس مجلس الوزراء

قرار مجلس الوزراء

بشأن الإعفاء من بعض الرسوم

خاص بتموين الطائرات بمواد الوقود وزيوت الماكينات التى تستعملها الطائرات فى خطوط منتظمة أو فى أعمال التدريب أو أثناء اختبار الطائرات فى الجو داخل مصر

في ٤ فبراير سنة ١٩٥١

وافق مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة فى ١٩٤٨/٦/٦ على المذكرة الخاصة بتعديل سس الاعانة التى تمنح لشركة مصر للطيران — ومن بين ماتضمنته المذكرة المشار اليها تعديل الفقرة ثانيا من المادة ٢٩ من التصريح المعطى للشركة للقيام بمشروعات معينة للطيران المدنى الصادر به مرسوم بقانون رقم ٩٥ لسنة ١٩٣٥ ونشر فى الوقائع المصرية فى العدد رقم ٧٨ بتاريخ ١٩٣٥/٩/٥ ويقضى هذا التعديل بما يأتى :

« تعامل الطائرات عند أخذها مواد الوقود وزيوت الماكينات فى حدود الأراضى المصرية بما تعامل به السفن المسافرة إلى الخارج عند أخذها مواد الوقود والزيوت للماكينات من الموانىء البحرية بشرط أن تستخدم تلك المواد والزيوت فى الطائرات المسافرة إلى الخارج فى خطوط منتظمة أو رحلات عارضة .

أما مواد الوقود وزيوت الماكينات التى تستعملها الطائرات فى خطوط منتظمة أو فى أعمال التدريب والتعليم أو أثناء اختبار الطائرات فى الجو داخل القطر المصرى فتدفع عنها الشركة الرسوم المقررة على أن تقوم مصلحة الجمارك برد مايقابل هذه الرسوم إلى الشركة ابتداء من أول يناير ١٩٤٨ ويشترط للحصول على الاعفاء والمعاملة المتقدم ذكرها مراعاة ما تقرره مصلحة الجمارك من التدابير ووسائل المراقبة .

وتشكو شركة مصر للطيران من أن عملية دفع الرسوم الجمركية ثم استردادها على ماتستخدمه فى خطوط منتظمة أو فى أعمال التدريب أو أثناء اختبار الطائرات فى الجو داخل المملكة المصرية يضطرها إلى حبس جزء كبير من رأس مالها علاوة على ماتطلبه من مجهود ووقت طويل فى اعداد البيانات اللازمة لذلك .

وتلتمس الموافقة على أن تمون طائراتها المستخدمة فى الأغراض المشار اليها من مواد الوقود وزيوت الماكينات غير خالصة الرسوم الجمركية رأسا — وذلك اختصارا فى الوقت والاجراءات — على ان تدفع العوائد الاضافية الأخرى فى نهاية كل شهر وان تشملها مراجعات دورية .

ولامانع لدى وزارة المالية من اجابة هذا الطلب — ويقتضى ذلك تعديل الشطر الثانى من الفقرة الثانية من المادة ٢٩ المعدلة بقرار مجلس الوزراء الصادر فى ١٩٤٨/٦/٦ والخاص بمواد الوقود وزيوت الماكينات التى تستعملها الطائرات فى خطوط منتظمة أو فى أعمال التدريب أو أثناء اختبار الطائرات فى الجو داخل المملكة المصرية على الوجه الآتى :

« أما مواد الوقود وزيوت الماكينات التى تستعملها الطائرات فى خطوط منتظمة أو فى أعمال التدريب أو أثناء اختبار الطائرات فى الجو داخل المملكة المصرية — فتسلم رأسا من الكميات غير الخالصة الرسوم الجمركية أما العوائد الاضافية الأخرى فتسدد فى نهاية كل شهر على ان تشملها مراجعات دورية .

أما مايستخدم من مواد وقود وزيوت ماكينات فى الرحلات الخاصة — وهى غير معفاة من الرسوم الجمركية فيسلم أيضا رأسا من الكميات غير خالصة الرسوم — على أن تقوم الشركة بسدادها فى نهاية كل شهر لحين المراجعة الدورية — اكتفاء بتقديم خطاب ضمان يعادل قيمة الرسوم المستحقة على أقصى معدل استهلاك لها فى هذا الغرض .

وتتشرف وزارة المالية بعرض الأمر على مجلس الوزراء للتفضل بالموافقة على التعديل المقترح وتطبيقه أيضا على شركات الطيران المماثلة .

وزير المالية

١٩٥١/١/٢٧

إلى وزارة الحربية والبحرية

وافق مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة فى ٤ فبراير سنة ١٩٥١ على ماجاء فى هذه المذكرة . وقد أبلغت وزارة المالية هذا القرار .

رئيس مجلس الوزراء

فى معنى الرسوم

الرسم مبلغ من المال يجبيه أحد الأشخاص العامة كرها من الفرد نظير مقابل معين قدمه اليه أو بمناسبة خدمة خاصة أداها له .

وكلما كانت الخدمة التى تقوم بها الدولة من وظائفها الأساسية يجب أن يكون السعر معتدلا . أما اذا لم تكن الخدمة كذلك فلا مانع من أن يرتفع السعر . وتطبيقا لهذه القاعدة يفرق الدكتور حسين خلاف بين أربعة أنواع من الرسوم . يرتفع فيها السعر على التوالى وهى :

١ — الرسوم القضائية وينبغى أن يكون سعرها معتدلا .

٢ — الرسوم الصحية .

٣ — رسوم التعليم .

٤ — الرسوم التى تقابل الحصول على مزايا اقتصادية كرسوم براءات الاختراع وهذه يجب أن يكون سعرها مرتفعا .

قرار مجلس الوزراء

بشأن الغاء بعض الرسوم فى المطارات وتفويض مراقبي المطارات سلطات إدارية أخرى

فى ٦ فبراير سنة ١٩٥٢

شكت الينا شركات الطيران الأجنبية التى تنظم خطوطا جوية تمر فوق الأراضى المصرية وتهبط فيها من أن الحكومة المصرية تحصل منها رسوما فى المطارات المصرية لانظير لها فى مطارات الدول الأجنبية .

ومن بين هذه الرسوم :

١ — رسوم التبليطة التى تحصلها مصلحة الجمارك بمصالح البلدية .

٢ — رسوم الشيالة التى تحصلها مصلحة الجمارك .

٣ — رسوم الحجر الصحى (١)

٤ — رسوم البوليس التى تحصل عن ركاب الترانسيت .

٥ — رسوم التبخير .

ونظرا لما يترتب على ذلك من صعوبات لشركات الطيران المشار اليها وتجنبا لما عساه أن يحدث من تفكير هذه الشركات أو بعضها فى ترك المطارات المصرية والبحث عن مطارات أخرى فى الشرق الأوسط لهبوط طائراتها مما يفقد معه القطر المصرى مركزه فى عالم الطيران كمركز لتلاقى الخطوط الجوية العالمية .

فانى أتشرف بعرض الأمر على مجلس الوزراء برجاء التفضل بالموافقة على اتخاذ الاجراءات اللازمة لالغاء الرسوم المذكورة أعلاه وما يماثلها من الرسوم التى لاتحصل فى المطارات الأجنبية وذلك تشجيعا

---

(١) راجع المادة ١٠١ من الجزء السابع الخاص بالرسوم الصحية فى الاتفاقية الدولية الصحية وتسمى باللائحة رقم ٢ للهيئة الصحية العالمية الموقعة فى جنيف بتاريخ ٢٥ مايو سنة ١٩٥١ وقد اشتركت فيها مصر . وهى منشورة فى مجموعة تشريعات الطيران المصرى لارتباطها الوثيق به . (ض . ص)

للسياحة واجتذاب الخطوط الجوية الى مصر حتى تحتفظ بمركزها العالمى الممتاز فى عالم الطيران .

كما أنى أرجو تفويض مراقبى المطارات والموانىء الجوية ادارة جميع الأعمال فى هذه المطارات ويدخل فى ذلك الاشراف على الأعمال الخاصة بالجمارك وجوازات السفر والأرصاد الجوية والحجر الصحى والحجر الزراعى والرقابة وغيرها من السلطات التى تتولى العمل فى المطارات .

القاهره فى ٦ فبراير سنة ١٩٥٢

وزير الحربية والبحرية

على ماهر

نمرة ١١٠–٢/٢٦ (١٣٣٩) .

الى وزارة الحربية والبحرية

وافق مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة فى ٦ فبراير سنة ١٩٥٢ على ماجاء فى هذه المذكرة .

وقد أبلغت وزارات الخارجية والصحة العمومية والمالية والاقتصاد والداخلية والشئون البلدية والقروية هذا القرار .

رئيس مجلس الوزراء

على ماهر

تكلم الفقيه بومون وشوكروص فى كتاب قانون الطيران عن سلطات ادارة أعمال المطارات فى الصفحات ٥١٤حتى ٥١٩ من كتابه طبعة لوندرة سنة ١٩٥١ .

وفى فرنسا المرسوم الصادر فى ٣١ ديسمبر سنة ١٩٤٩ خاص بتنظيم الموانى الجوية فى فرنسا وفى المستعمرات الفرنسية (منشور فى الوقائع الفرنسية فى ٢٢ يناير سنة ١٩٥٠ ثم ٢ فبراير سنة ١٩٥٠)

(ض.ص)

مرسوم بقانون رقم ١٨٢ لسنة ١٩٥٢

بتعديل بعض أحكام المرسوم بقانون رقم ١٤٨ لسنة ١٩٥٢ بفرض ضريبة على التحويلات والمبالغ المرخص بها للمسافر إلى الخارج

١٤ سبتمبر سنة ١٩٥٢

بأمر حضرة . . .

هيئة الوصاية المؤقتة

بعد الاطلاع على المادة ٤١ من الدستور ،

وعلى المرسوم بقانون رقم ١٤٨ لسنة ١٩٥٢ بفرض ضريبة على التحويلات والمبالغ المرخص فيها للمسافر إلى الخارج ،

وعلى ما ارتآه مجلس الدولة ،

وبناء على ما عرضه وزير المالية والاقتصاد وموافقة رأى مجلس الوزراء

رسمت بما هو آت :

مادة ١ — تضاف إلى المادة ٢ من المرسوم بقانون رقم ١٤٨ لسنة ١٩٥٢ المشار اليها فقرة جديدة نصها الآتى :

« ولمجلس الوزراء أن يعين أحوالا أخرى لاتسرى فيها الضريبة على المسافرين الى الخارج » .

مادة ٢ — على الوزراء كل فيما يخصه تنفيذ هذا القانون ، ولوزير المالية والاقتصاد اصدار مايقتضيه العمل به من قرارات تنفيذية ويعمل به من تاريخ نشره بالجريدة الرسمية.

صدر بقصر عابدين فى ٢٤ ذى الحجة سنة ١٣٧١ (١٤ سبتمبر سنة ١٩٥٢) .

وزير الحربية والبحرية	رئيس مجلس الوزراء
محمد نجيب لواء (ا. ح)	محمد نجيب لواء (ا. ح)

الرسوم فى مجلس الدولة

المصرى والفرنسى

مادمنا فى باب الرسوم ومعيارها يجدر التنويه بأن كلا من مجلس الدولة المصرى والفرنسى قد اعتمد فى أحكامه الخاصة بأحقية الرسوم الادارية ، على فكرة وجوب التناسب بين سعر الرسم ونفقة الخدمة والمؤداه . وذلك لاجازة الطعن فى قرارات بعض الهيئات المحلية الخاصة بتحديد اسعار بعض الرسوم اذا كانت تلك الأسعار تأتى الهيئة المحلية بايراد يفوق كثيراً نفقة الخدمة التى فرض الرسم من أجلها .

راجع حيثيات أحكام محكمة القضاء الادارى المصرى برئاسة رئيس المجلس الدكتور عبد الرازق أحمد السنهورى فى قضايا شركات كافورى للاوتوبيس وسكك حديد الدلتا ضد مجالس بلديات بعض المديريات المصرية سنة ١٩٥٢) .

وأحكام مجلس الدولة الفرنسى فى ٤ مايو سنة ١٩٣٤ مجلة القانون العام الفرنسى سنة ١٩٣٤ صفحة ٤٢٢

نشر هذا المرسوم بالجريدة الرسمية بالعدد ١٣٢ مكرر غير اعتيادى ١٤ سبتمبر سنة ١٩٥٢

إعفاء الطيارين

من دفع ضريبة مفروضة

٢٠ أكتوبر سنة ١٩٥٢

حضرة السيد مدير عام الطيران المدنى

مصلحة الطيران المدنى — قسم المستخدمين

بالإشارة إلى كتاب المصلحة رقم ٤/٣/٢٥٥ المؤرخ ٢ اكتوبر ١٩٥٢ بشأن الموضوع المبين بعاليه ، أتشرف بالافادة أنه — بمقتضى المرسوم بقانون رقم ١٨٢ لسنة ١٩٥٢ الصادر فى ١٤ / ٩ / ١٩٥٢ بالوقائع المصرية العدد غير الاعتيادى رقم ١٣٢ مكرر قد تم اعفاء طيارى وموظفى الحركة بشركات الطيران التى تعمل فى مصر من دفع الضريبة المفروضة بواقع ١٠٪ على المبالغ التى يصرح بها للمسافرين إلى الخارج وذلك بالنسبة إلى البدل النقدى الذى يحملونه أثناء سفرياتهم بشرط ألا يزيد عن عشرين جنيهاً مصرياً أو ما يعادلها .

ولن يتمتع بهذا الإعفاء إلا الموظفين المقيدة أسماؤهم بالكشوفات الرسمية التى ترسلها شركات الطيران إلى مصلحة الجمارك بقصد اعفائهم من الإجراءات الاعتيادية الخاصة بتأشيرة الخروج بشرط أن يكون العمل فى كل حالة يقتضى وجود هؤلاء الموظفين على متن هذه الطائرات أثناء سفرياتها .

هذا وقد أصدرنا التعليمات اللازمة فى هذا الصدد إلى مصلحة الجمارك .

القاهرة فى ٢٠ أكتوبر سنة ١٩٥٢

المدير العام

لادارة النقد

مرسوم بقانون رقم ١٦٩ لسنة ١٩٥٢

فى شأن اعفاء شركات الطيران الأجنبية من بعض الضرائب

فى ١٨ أغسطس سنة ١٩٥٢

باسم حضرة . . .

هيئة الوصاية المؤقتة

بعد الاطلاع على المادة ٤١ من الدستور .

وعلى القانون رقم ١٤ سنة ١٩٣٩ بفرض ضريبة على ايرادات رؤوس الأموال المنقولةوعلى الأرباح التجارية والصناعية وعلى كسب العمل المعدل بالقوانين رقم٢٦ لسنة ١٩٤٠ ، ٣٩ ، ٤٢ لسنة ١٩٤١ ، ١٥ ، ١٩لسنة١٩٤٢،١٢٠ لسنة ١٩٤٤،٢٩ لسنة ١٩٤٧، ١٣٧ ، ١٣٨ لسنة ١٩٤٨ ، ١٤٦ لسنة ١٩٥٠ ، ١٧٤ لسنة ١٩٥١ والمرسوم بقانون رقم ٩٧ لسنة ١٩٥٢ والمرسوم بقانون رقم ١٤٧ لسنة ١٩٥٢ .

وعلى ما ارتآه مجلس الدولة .

وبناء على ما عرضه وزير المالية وموافقة رأى مجلس الوزراء .

رسمنا بما هو آت :

(المادة الأولى)

يجوز لمجلس الوزراء أن يقرر إعفاء شركات الطيران الأجنبية التى تعمل طائراتها فى مصر والخارج من ضريبة الأرباح التجارية والصناعية

المنصوص عليها فى القانون رقم ١٤ لسنة ١٩٣٩ المشار اليه إذا قررت الدول التابعة لها هذه الشركات معاملة الشركات المصرية بالمثل .

(المادة الثانية)

على الوزراء كل فيما يخصه تنفيذ هذا القانون ولوزير المالية والاقتصاد أن يصدر ما يقتضيه العمل به من قرارات تنفيذية ويعمل به من تاريخ نشره بالجريدة الرسمية [١]

رئيس مجلس الوزراء

على ماهر

صدر بقصر عابدين فى ٢٨ ذى القعدة سنة ١٣٧١ (١٨ أغسطس سنة ١٩٥٢)

راجع

فى فقه الاعفاء من ضريبة الأرباح التجارية والصناعية وفى المقصود بالشركات المشار اليها فى صلب هذا القانون وفى تفسير معنى المعاملة بالمثل أحدث مؤلف مصرى فى هذه المادة :

للأستاذ الدكتور حسين خلاف أستاذ قسم الدكتوراه فى علم المالية والضرائب بكلية الحقوق بجامعة القاهرة « كتاب ضريبة الأرباح التجارية والصناعية » طبعة القاهرة سنة ١٩٥٤

---

(١) عدل هــذا القانون اخيرا بالقانون رقم ٥٨٨ لسنة ١٩٥٣ ومنشور فيما بعد مع مذكرته الايضاحية .

قانون رقم ٥٨٨ لسنة ١٩٥٣ [1]

بتعديل أحكام المرسوم بقانون رقم ١٦٩ لسنة ١٩٥٢ فى شأن إعفاء شركات الطيران الأجنبية من بعض الضرائب

٥ ديسمبر سنة ١٩٥٣

باسم الأمة

رئيس الجمهورية

بعد الاطلاع على الإعلان الدستورى الصادر فى ١٠ من فبراير سنة ١٩٥٣ من القائد العام للقوات المسلحة وقائد ثورة الجيش ؛

وعلى الإعلان الدستورى الصادر فى ١٨ من يونيه سنة ١٩٥٣ ؛

وعلى القانون رقم ١٤ لسنة ١٩٣٩ بفرض ضريبة على ايرادات رؤوس الأموال المنقولة وعلى الأرباح التجارية والصناعية وعلى كسب العمل والقوانين والمراسيم بقوانين المعدلة له ؛

وعلى المرسوم بقانون رقم ١٦٩ لسنة ١٩٥٢ فى شأن اعفاء شركات الطيران الأجنبية من بعض الضرائب ؛

وعلى ما ارتآه مجلس الدولة ؛

وبناء على ماعرضه وزير المالية والإقتصاد وموافقة رأى مجلس الوزراء ؛

---

(١) نشر فى الوقائع المصرية عدد ٩٧ مكرر بتاريخ ٥ ديسمبر سنة ١٩٥٣ وقد شكلت لجنة برئاسة المستشار الدكتور ضياء الدين صالح وعضوية الأستاذ أحمد شعبان مدير عام إدارة الشركات بمصلحة الضرائب بوزارة المالية والأستاذ يونان خله السكرتير الثانى بوزارة الخارجية والأستاذ مصطفى عبد الوهاب راتب بقسم المعاهدات بالخارجية لوضع سياسة تطبيق هذا القانون .

أصدر القانون الآتى :

مادة ١ — يستبدل بالمادة الأولى من المرسوم بقانون رقم ١٦٩ لسنة ١٩٥٢ المشار اليه النص الآتى :

" يجوز لمجلس الوزراء أن يقرر اعفاء شركات الطيران الأجنبية التى تعمل طائراتها فى مصر والخارج من الضريبة على ايراد رؤوس الأموال المنقولة المنصوص عليها فى البند (أولا) من المادة ١ من القانون رقم ١٤ لسنة ١٩٣٩ ومن الضريبة على الأرباح التجارية والصناعية المنصوص عليها فى المواد ٣٠ و ٣١ و ٣٢ من القانون سالف الذكر اذا قررت الدول التابعة لها معاملة الشركات المصرية بالمثل "

مادة ٢ — على الوزراء كل فيما يخصه تنفيذ هذا القانون — ولوزير المالية والاقتصاد أن يصدر ما يقتضيه العمل به من قرارات تنفيذية ويعمل به من تاريخ نشره فى الجريدة الرسمية .

قائد جناح (ا . ح) — محمد نجيب لواء (ا . ح)

وزير الحربية — رئيس الجمهورية

عبد اللطيف محمود البغدادى

أنظر مؤلف الدكتور حسين خلاف أستاذ علم المالية والضرائب فى الجامعة المصرية (مبادئ النظرية العامة للضريبة) طبعة القاهرة سنة ١٩٥٣

راجع أيضا مؤلف بومون عن قوانين الطيران الانجليزية طبعة سنة ١٩٥١ صفحة ٢٩٢ بند ٣١٤ عن أزدواج الضريبة فى الطيران . وراجع المؤلف الأمريكى سليجمان طبعة سنة ١٩٢٥ صفحة ٤١٣ وعنوان الكتاب (محاولات فى الضرائب) .

المذكرة الايضاحية

للقانون رقم ٥٨٨ لسنة ١٩٥٣ بتعديل أحكام المرسوم بقانون رقم ١٦٩ لسنة ١٩٥٢ فى شأن اعفاء شركات الطيران الأجنبية من بعض الضرائب

ابقاء على نشاط شركات الطيران الأجنبية فى مصر واجتذابا لأكبر عدد ممكن منها ومنعا من تعدد الضرائب الدولى على أرباحها صدر المرسوم بقانون رقم ١٦٩ لسنة ١٩٥٢ بالترخيص لمجلس الوزراء فى أن يقرر اعفاءها من ضريبة الأرباح التجارية والصناعية المنصوص عليها فى القانون رقم ١٤ لسنة ١٩٣٩ اذا قررت الدول التابعة لها هذه الشركات معاملة الشركات المصرية بالمثل .

ولما كانت الشركات الأجنبية طبقا لأحكام القانون رقم ١٤ لسنة ١٩٣٩ تخضع لكل من الضريبة على ايرادات القيم المنقولة والضريبة على الأرباح التجارية والصناعية وان كان من نتيجة إعمال المادة ٣٥ من القانون سالف الذكر أعفائها كليا أو جزئيا من أداء ضريبة الأرباح التجارية والصناعية إلا أن الضريبتين مستقلتان لكل كيانها وجوهرها المستقل عن الأخرى والاعفاء من احداها لاينسحب الى الأخرى .

ومؤدى ما تقدم استمرار خضوع الشركات الأجنبية للضريبة على القيم المنقولة والتزامها بأدائها رغم ما تقرر بالمرسوم بقانون رقم ١٦٩ لسنة ١٩٥٢ من اجازة اعفائها من ضريبة الأرباح التجارية والصناعية ، وبذلك تبقى الأوضاع التى أراد المرسوم بقانون علاجها قائمة وباقية رغم صدوره .

ولكى يؤتى الاعفاء أثره ينبغى ألا يقتصر على ضريبة الأرباح التجارية والصناعية بل يمتد أيضا الى الضريبة على القيم المنقولة التى تستحق على أرباح الشركات الأجنبية للطيران الواردة فى البند أولا من المادة (١) والتى تحددها أحكام الفقرة الأولى من المادة (١١) من القانون رقم ١٤ لسنة ١٩٣٩ .

وقد أعدت وزارة المالية والاقتصاد مشروع القانون المرافق لهذه المذكرة لهذا الغرض مفرغا فى الصيغة القانونية التى أقرها مجلس الدولة، وهى تتشرف بعرضه على مجلس الوزراء للتفضل باصداره .

تحريرا فى ٢٢ نوفبر سنة ١٩٥٣

عبد الجليل العمرى
وزير المالية والاقتصاد

مراجع

لتعرف شيئا عن نظام الضرائب والرسوم الخاصة بالطيران فى الولايات المتحدة الأمريكية تصفح كتاب جيرالد دايكسترا طبعة نيويورك سنة ١٩٤٦ وعنوانه (القانون فى ميدان الأعمال الخاصة بشئون الطيران) . الجزء الثانى من الكتاب صفحات من ٥٤—٨٧ .

وراجع أيضا الى كتاب قانون الطيران فى أمريكا لمؤلفه القاضى رولاند فيكسل طبعة فرجينيا سنة ١٩٤٨ فقد خصص المؤلف الفصل السابع عشر للضرائب والرسوم فى ميدان الطيران فى أمريكا الصفحات من ٣٩٦ — ٤٠٧

وفى فرنسا مقال كتبه الأستاذ ماليزيو عن نظام الرسوم والأتاوات التى تحصل فى ميدان الطيران فى فرنسا منشور فى المجلة الفرنسية لقانون الطيران العدد سنة ١٩٤٩ ص ٣٦٧ — كذلك راجع كتاب جوجلار ص ١١٧

الفصل الثالث

فى التنظيم الإدارى

للطيران المدنى

L'Organisation Administrative

Local Authorities

Functions

مرسوم بقانون رقم ٣٥٩ لسنة ١٩٥٢

بإنشاء مجلس أعلى للطيران المدنى (١)

باسم . . . .

الوصى المؤقت

بعد الاطلاع على الاعلان الصادر بتاريخ ١٠ ديسمبر سنة ١٩٥٢ من القائد العام للقوات المسلحة بوصفه رئيس حركة الجيش ؛

وعلى ما ارتآه مجلس الدولة ؛

وبناء على ماعرضه وزير الحربية والبحرية وموافقة رأى مجلس الوزراء؛

رسم بما هو آت :

مادة ١ — ينشأ مجلس أعلى للطيران المدنى ويؤلف على الوجه الآتى :

وزير الحربية والبحرية ... ... رئيسا

وكيل وزارة الحربية والبحرية لشئون الطيران ... ...
وكيل وزارة المالية والاقتصاد للشئون الحربية ... ...
وكيل وزارة التجارة والصناعة ... ...
مستشار الدولة لإدارة الرأى الخاصة بوزارة الحربية والبحرية
رئيس هيئة أركان حرب القوات الجوية ... ... } أعضاء
مدير عام مصلحة الطيران المدنى ... ...
مدير عام مصلحة السياحة ... ...
وثلاثة من المشتغلين بشئون الطيران يعينون بقرار من وزير الحربية والبحرية ... ...

---

(١) راجع فى فرنسا مرسوم ٩ يوليو سنة ١٩٥١ بإنشاء مجلس أعلى للطيران المدنى . وفى انجلترا مجلس الطيران للنقل الجوى سنة ١٩٤٧ راجع بومون طبعة سنة ١٩٥١ صفحة ٨٦٧ (ض . ص)

وعند غياب الرئيس تكون الرياسة لوكيل وزارة الحربية والبحرية لشئون الطيران ثم لمن يليه من أعضاء المجلس .

ويقوم بأعمال السكرتارية مدير مكتب وزير الحربية والبحرية للشئون الجوية .

ولاتكون قرارات المجلس صحيحة الا إذا حضر الاجتماع ثمانية أعضاء على الأقل وتصدر القرارات بأغلبية أصوات الأعضاء الحاضرين .

وللمجلس أن يدعو إلى حضور جلساته من يرى الاستعانة بمعلوماته أو بخبرته من الموظفين أو غيرهم .

مادة ٢ — المجلس الأعلى للطيران المدنى هو المشرف على تنفيذ سياسة الحكومة فى شئون الطيران المدنى طبقا للنظم الإدارية والمالية .

مادة ٣ — يختص المجلس بما يأتى :

أولا — رسم سياسة طويلة المدى لشئون الطيران المدنى وخصوصا فيما يتعلق بالمسائل الآتية :

(ا) المطارات ومعداتها ومواقعها [١] .

(ب) معدات تأمين سلامة حركة المرور الجوى .

(ج) إعداد الفنيين اللازمين للطيران المدنى .

ثانيا — رسم سياسة النقل الجوى والإشراف على منشآت للطيران وماتقدمه الحكومة اليها من مساعدات [٢] .

ثالثا — الإشراف على مدارس ونوادى الطيران ووضع سياسة لتشجيع تعليم الطيران .

---

(١) فى فرنسا مرسوم ١٨١٢ بتاريخ ٢٩ نوفبر سنة ١٩٤٨ بانشاء مجلس أعلى لمنشئات الطيران والملاحة الجوية .

(٢) وفى فرنسا مرسوم ١٥ مايو سنة ١٩٢٩ بانشاء مجلس أعلى النقل الجوى .

(ض . ص)

رابعا — تنسيق نشاط الطيران المدنى مع حاجيات المصالح والهيئات الأخرى المختصة .

خامسا — الإشراف على وضع تشريع شامل لتنظيم الطيران المدنى وتعديلة كلما اقتضت الحاجة .

سادسا — إقرار مشروع الميزانية السنوية لمصلحة الطيران المدنى قبل عرضه على الجهات المختصة .

سابعا — رسم علاقة مصر بالعالم الخارجى فيما يتعلق بالطيران المدنى وعلى الأخص :

(ا) إقرار المبادئ التى تتبع فى عقد الاتفاقيات لتنظيم النقل الجوى بين مصر والدول الأخرى .

(ب) اختيار ممثل الحكومة المصرية فى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى ومندوبيها فى المؤتمرات والشعب والاجتماعات الفنية التى تعقدها هذه الهيئة وأية اجتماعات أو مؤتمرات دولية أخرى خاصة بالطيران المدنى . ويختص المجلس كذلك بكل مايرى الرئيس عرضه عليه خاصا بشئون الطيران ويصدر فيه قرارا .

مادة ٤ — تكون قرارات المجلس نهائية فيما عدا مايقتضى تنفيذه صدور قانون أو مرسوم أو قرار من مجلس الوزراء .

مادة ٥ — يضع المجلس لائحته الداخلية وتصدر بقرار من وزير الحربية والبحرية .[1]

مادة ٦ — على وزير الحربية والبحرية تنفيذ هذا المرسوم بقانون وله إصدار القرارات اللازمة لتنفيذه ويعمل به من تاريخ نشره فى الجريدة الرسمية .

صدر بقصر عابدين فى ٨ ربيع الثانى سنة ١٣٧٢ وفى ٢٥ ديسمبر سنة ١٩٥٢

(١) يقوم المستشار الجمهورى الآن بوضع مشروع اللائحة الداخلية وستعرض على مجلس الطيران الاعلى فى الأسابيع القليلة القادمة،باذن الله .

المذكرة الإيضاحية

لمرسوم بقانون بانشاء مجلس أعلى للطيران المدنى

تعتبر السرعة فى إنجاز الأعمال وتنسيق العمليات التجارية والتحكيم فى تسلسل الحوادث العامل الرئيسى للنجاح فى هذا العصر الذى تغيرت فيه النظريات الاقتصادية التى بنيت عليها اقتصاديات العالم وارتقت فيه الصناعة إلى درجة لم تصل إليها من قبل.

ولما كان لابد أن يصحب أى تقدم علمى فى الصناعة والتجارة والاقتصاد تطور فى سبيل المواصلات التى كانت منذ القدم وحتى اليوم أساسا لنجاح المشروعات ورفاهية الشعوب فقد اهتمت جميع الدول بانشاء وتحسين وسائل المواصلات خصوصا الجوية منها ليمكنها أن تساير التقدم المستمر لمختلف أوجه نشاط الأفراد والأمم وإن تؤدى خدمات النقل بالسرعة التى تساعد على تسهيل حاجيات الحياة وتحقيق أهداف الإنسانية العـامة.

وكان من الطبيعى لمصر بحكم مركزها الجغرافى الممتاز وحضارتها الماضية وتقدمها الحاضر وآمالها فى المستقبل أن تولى الطيران المدنى والنقل الجوى عنايتها وتعمل على تنظيم هذا المرفق الوطنى والدولى الهام وتهيئة العوامل اللازمة لسلامته وانتشاره.

إلا أنه نظرا إلى حداثة العهد بإنشاء مصلحة الطيران المشرفة على جميع شئون الطيران المدنى من تشريعية وإنشائية وإدارية مع ضخامة هذا العمل الذى تهم آثاره مجموعة مصالح وهيئات أخرى ليس لها فى تنظيمه جانب والى تقدم الطيران المدنى بعد الحرب العالمية الأخيرة بسرعة فاقت مقدرة الإدارة الحكومية العادية على مجاراته فإنه من الضرورى إذا أريد أن تساير

باقى الأمم فى اهتمامها بشئون الطيران وضع نظام جديد يكفل الاستعانة والإفادة قدر المستطاع من خبرة جميع الفنيين سواء من هم فى الدوائر الحكومية أو خارجها ويضمن البعد ما أمكن عن بطء الروتين الحكومى ويحقق رسم سياسة بعيدة المدى لمستقبل الطيران المدنى فى مصر .

من أجل هذا رئى إنشاء مجلس أعلى للطيران المدنى وأعد لذلك مشروع المرسوم بقانون المرافق ونص على أن المجلس هو المشرف على إقرار سياسة الحكومة فى شئون الطيران المدنى وعلى تنفيذ قراراته طبقا للنظم الإدارية والمالية (المادة الثانية) .

ويختص المجلس برسم سياسة طويلة المدى لشئون الطيران المدنى ولعلاقة مصر بالعالم الخارجى فيما يتعلق به وبالاشراف على منشئات الطيران ومدارسه ونواديه وعلى وضع التشريعات اللازمة لتنظيمه وتعديلها وبتنسيق نشاط الطيران المدنى مع حاجيات المصالح والهيئات الأخرى المختلفة إلى غير ذلك مما فصلته المادة الثالثة .

وتكون قرارات المجلس نهائية فيما عدا مايقتضى تنفيذه صدور قانون أو مرسوم أو قرار من مجلس الوزراء (المادة الرابعة) .

وقد خول المجلس حق وضع لائحة داخلية تصدر بقرار من وزير الحربية والبحرية (المادة الخامسة) وقد صيغ التشريع المرافق فى شكل مرسوم بقانون .

وتتشرف وزارة الحربية والبحرية بعرضه على مجلس الوزراء مفرغا فى الصيغة التى أقرها مجلس الدولة رجاء الموافقة على استصداره .

وزير الحربية والبحرية

محمد نجيب

ديسمبر سنة ١٩٥٢

ملاحظة : فى وزارة الطيران الفرنسية عدة مجالس عالية أهمها المجلس الأعلى للطيران الحربى . خلق بمرسوم ٢٧ أغسطس بسنة ١٩٣١ منشور فى الجريدة الرسمية الفرنسية ٢٨ يوليو سنة ١٩٣١ راجع التعليق عليه فى دالوز التشريعى رقم ١٥ لسنة ١٩٣١ ص ٣٩٨ (ض٠ص)

مرسوم

بتعيين وكيل وزارة لوزارة الحربية لشئون الطيران

باسم الأمة

رئيس الجمهورية

بناء على ماعرضه وزير الحربية ، وموافقة رأى مجلس الوزراء ؛

رسم بالآتى :

مادة ١ — يعين الدكتور حسن مرعى الوكيل المساعد لوزارة المعارف العمومية وكيلا مساعدا لوزارة الحربية لشئون الطيران [١].

مادة ٢ — على وزير الحربية تنفيذ هذا المرسوم .

صدر بقصر الجمهورية فى ٨ ذى الحجة سنة ١٣٧٢ (١٨ أغسطس سنة ١٩٥٣)

محمد نجيب لواء (أ. ح)

وزير الحربية	رئيس مجلس الوزراء
قائد جناح عبد اللطيف محمود البغدادى	محمد نجيب لواء (أ. ح)

نشر بالجريدة الرسمية بالعدد رقم ٦٩ لسنة ١٢٤ ه الصادر فى يوم ٢٧ أغسطس سنة ١٩٥٣

(١) من أساتذة الجامعة المصرية المبرزين فى كلية الهندسة وقد جمع بين الثقافتين العربية والغربية مما يعين على أداء رسالته الكبرى على الوجه الذى يرضى الله والوطن .

هذا وقد اختير الدكتور حسن مرعى منذ ابريل سنة ١٩٥٤ وزيرا للتجارة والصناعة .

مرسوم

بتعيين مدير عام مصلحة الطيران المدنى

باسم الأمة

رئيس الجمهورية

بناء على ماعرضه وزير الحربية ، وموافقة رأى مجلس الوزراء ؛

رسم بالآتى :

مادة ١ — يعين قائد اللواء الجوى أ. ح. ابراهيم حسن جزارين مديرا[1] عاما لمصلحة الطيران المدنى فى درجة مدير عام (أ) .

مادة ٢ — على وزير الحربية تنفيذ هذا المرسوم .

صدر بقصر الجمهورية فى ٨ ذى الحجة سنة ١٣٧٢ (١٨ أغسطس سنة ١٩٥٣)

محمد نجيب لواء (أ. ح)

وزير الحربية — رئيس مجلس الوزراء

قائد جناح عبد اللطيف محمود البغدادى — محمد نجيب لواء (أ. ح.)

نشر فى عدد الوقائع المصرية رقم ٦٩ لسنة ١٢٤ هـ الصادر فى يوم ٢٧ أغسطس سنة ١٩٥٣

(١) هو ثالث مدير عام لمصلحة الطيران المدنى وفى وقته صدرت المجموعة الكبرى .

راجع سلطات مدير الطيران المدنى فى الولايات المتحدة مقررة فى القسم ٣٠٨ والمادة ٤٥٨ من القانون الأمريكى . (ض . ص)

قرار مجلس الوزراء

بتعين قائد اللواء الجوى (أ.ح) ابراهيم حسن جزارين مديرا عاما بدرجة مدير عام (١) بمصلحة الطيران المدنى

منذ احالة مدير عام الطيران المدنى الى المعاش فى ١١ أكتوبر ١٩٥٢ ... ... ووظيفته لا تزال شاغرة حتى الآن لاختيار من يصلح لشغل هذه الوظيفة الهامة التى تتطلب فى شاغلها الكفاءة التامة والنشاط الجم والخبرة بشئون الطيران المدنى والحربى على السواء .

ونظرا لما نعهده فى قائد اللواء الجوى أ.ح ابراهيم حسن جزارين من الكفاءة والمقدرة وحسن تصريف الأمور وخبرته الطويلة بشئون الطيران الحربى والمدنى التى اكتسبها طوال مدة خدمته بالقوات الجوية ووزارة الحربية والمؤتمرات الدولية المتعلقة بالطيران التى مثل فيها الحكومة المصرية .

لذا وقع اختيارنا عليه لشغل وظيفة مدير عام مصلحة الطيران المدنى بدرجة مدير عام (أ) بمكافأة شهرية توازى الفرق بين ماهية الدرجة سالفة الذكر والمعاش الحالى الذى يستولى عليه سيادته ويقدر هذا الفرق سنويا بمبلغ ٣١٠ جنيهات (١٣٠٠ جنيه قيمة مرتب مدير عام (أ) — ٩٩٠ جنيها المعاش المقدر لسيادته) مع منحه ١٨٠ جنيها سنويا «بدل تمثيل» حيث إن طبيعة وظيفته تستلزم مقابلته لمديرى شركات الطيران العالمية واستقبال مندوبى هيئات الطيران الدولية فى مصر وعلى أن تخصم بهذا البدل على بند — ١٠ مرتبات .

ومرافق لهذا مشروع المرسوم القاضى بتعيين سيادته فى الوظيفة سالفة الذكر برجاء التفضل باقرار / توطئة لاعتماده ،،

وزير الحربية

تحريرا فى ١٩٥٣/٨/١٧

نمرة ١٠٥٠٧

الى وزارة الحربية — وافق مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة فى ١٧ أغسطس سنة ١٩٥٣ على ما جاء فى هذه المذكرة وقد أبلغت وزارة المالية والاقتصاد هذا القرار

ومعه صورة من المرسوم الصادر فى هذا الشأن

٢٥-غسطس-١٩٥٣ رئيس مجلس الوزراء

حديث مختص

تحدث قائد اللواء الجوى أركان الحرب ابراهيم حسن جزارين المدير العام لمصلحة الطيران المدنى إلى أكثر من سبعين شخصا يمثلون شركات الطيران العالمية والمصرية وشركات السياحة الكبرى فى مصر عن مشروعات ضخمة للنهوض بالطيران فى مصر وتكلم عن منح تسهيلات عديدة للشركات الأجنبية وترغيب السياح فى زيارتها وعن مطار القاهرة الدولى كمطار عالمى عما قريب — وأشاد بفكرة بناء بيت للطيران فى قلب العاصمة إلى ضفاف النيل العظيم وحديث آخر عن انشاء مركز تدريب واسع للطيران يستقبل أبناء الشرق الأوسط وأشبال العروبة ومقره بالقاهرة . (جريدة الأهرام بتاريخ ٢١ أكتوبر و ٢٥ ديسمبر سنة ١٩٥٣) (ض.ص)

مرسوم
بانشاء مصلحة الطيران المدنى
٢٢ ابريل سنة ١٩٤٥

نحن ...

بعد الاطلاع على الامر العالى الصادر فى ١٠ ديسمبر سنة ١٨٧٨ بتوزيع مصالح الحكومة بين الوزارات وعلى الأوامر والمراسيم المعدلة له

وبعد الاطلاع على المادة ٤٤ من الدستور

ونظرا لما يقتضيه التوسع المضطرد فى الطيران المدنى فى مصر ووضع سياسة قومية له يكون من شأنها النهوض به .

وبناء على ماعرضه علينا وزير الدفاع الوطنى وموافقة رأى مجلس الوزراء

رسمنا بما هو آت :

مادة (١) تنشأ مصلحة باسم « مصلحة الطيران المدنى » تلحق بوزارة الدفاع الوطنى [1] .

مادة (٢) يتناول اختصاص المصلحة المذكورة جميع الشئون المتعلقة بالطيران المدنى .

مادة (٣) على وزير الدفاع الوطنى تنفيذ هذا المرسوم ويعمل به من تاريخ نشره بالجريدة الرشمية .

صدر بقصر عابدين فى ١٠ جمادى الأولى سنة ١٣٦٤ (٢٢ ابريل سنة ١٩٤٥)

بأمر حضرة صاحب الجلالة

وزير الدفاع الوطنى	رئيس مجلس الوزراء
السيد سليم	محمود فهمى النقراشى

نشر بالوقائع المصرية بالعدد ٦٨ فى ٢٦ ابريل سنة ١٩٤٥

(١) وبتاريخ أبريل سنة ١٩٤٦ صدر مرسوم بنقل مصلحة الطيران المدنى من وزارة الدفاع الى وزارة المواصلات حيث كانت تدار شئون الطيران المدنى قبل أن تختص بها مصلحة من مصالح الدولة . وبعد ذلك صدر مرسوم ٣٠ نوفبر سنة ٤٧ بمقتضاه أعيدت مصلحة الطيران المدنى الى وزارة الحربية حيث ظلت حتى اليوم .

مرسوم

بنقل مصلحة الطيران المدنى من وزارة الدفاع الوطنى إلى وزارة المواصلات

نحن . . . . . .

بعد الاطلاع على الأمر العالى الصادر فى ١٠ ديسمبر سنة ١٨٧٨ بتوزيع مصالح الحكومة بين الوزارات وعلى الأوامر والمراسيم المعدلة له .

وبعد الاطلاع على القانون رقم ٧ لسنة ١٩١٩ بانشاء وزارة المواصلات

وبعد الاطلاع على المرسوم الصادر فى ٢٢ ابريل سنة ١٩٤٥ بانشاء مصلحة الطيران المدنى .

وبعد الاطلاع على المادة ٤٤ من الدستور .

وبناء على ماعرضه علينا وزير المواصلات وموافقة مجلس الوزراء .

رسمنا بما هو آت :

مادة ١ — تنقل مصلحة الطيران المدنى من وزارة الدفاع الوطنى إلى وزارة المواصلات وينقل اختصاص وزير الدفاع الوطنى فى شأن القوانين والمراسيم واللوائح المتعلقة بالطيران المدنى إلى وزير المواصلات .

مادة ٢ — على وزير المواصلات والدفاع الوطنى تنفيذ هذا المرسوم ويعمل به من تاريخ نشره فى الجريدة الرسمية .

صدر بقصر القبة فى ٢٢ جمادى الأولى سنة ١٣٦٥ (٢٤ أبريل سنة ١٩٤٦)

مرسوم

بنقل مصلحة الطيران المدنى من وزارة المواصلات إلى وزارة الدفاع الوطنى منذ سنة ١٩٤٧

نحن ...

بعد الاطلاع على الأمر العالى الصادر فى ١٠/١٢/١٨٧٨ بتوزيع مصالح الحكومة بين الوزارات وعلى الأوامر والمراسيم المعدلة له ؛

وعلى المرسوم الصادر فى ٢٢/٤/١٩٤٥ بانشاء مصلحة الطيران المدنى

وعلى المرسوم الصادر فى ٢٤/٤/١٩٤٦ بنقل المصلحة المذكورة من وزارة الدفاع الوطنى إلى وزارة المواصلات ؛

وعلى المادة ٤٤ من الدستور ؛

وعلى ما ارتأته الجمعية العمومية لمجلس الدولة ؛

وبناء على ما عرضه علينا وزير الدفاع الوطنى ، وموافقة مجلس الوزراء ؛

رسمنا بما هو آت :

مادة ١ — تفصل مصلحة الطيران المدنى عن وزارة المواصلات ويعاد الحاقها بوزارة الدفاع الوطنى وينقل الاختصاص المخول لوزير المواصلات فى شأن القوانين والمراسيم والقرارات المتعلقة بالطيران المدنى إلى وزير الدفاع الوطنى .

مادة ٢ — على وزير الدفاع الوطنى والمواصلات كل فيما يخصه تنفيذ هذا المرسوم ويعمل به من تاريخ نشره فى الجريدة الرسمية .

فى ٣٠/١١/١٩٤٧

مصلحة الطيران المدنى

اختصاصات وواجبات المصلحة (١)

مصلحة الطيران المدنى هى السلطة المختصة فى الحكومة المصرية للاشراف على شئون الطيران المدنى بمصر وتتخلص واجباتها واختصاصاتها فيما يلى :

١ — تشجيع تعلم الطيران واعداد الطيارين والمهندسين والملاحين واختبارهم واصدار اجازاتهم وتجديدها والاشراف على معاهد تعليم الطيران وفنونه .

٢ — اعداد وانشاء المطارات واراضى النزول وادارتها وصيانتها .

٣ — الاشراف على مؤسسات النقل الجوى وخصوصا المصرية منها وتنسيق اعمالها الفنية وضمان قيامها باستيفاء شروط السلامة ومراعاة صالح الجمهور .

٤ — الاشراف على صلاحية الطائرات المصرية للطيران واصدار اجازاتها وشهادات تسجيلها .

٥ — ضبط حركة المرور الجوى وتأمين سلامة الطيران بما فى ذلك تجهيز المطارات ومراكز المراقبة والاستعلامات بالمعدات والأجهزة اللازمة لتحقيق الغرض منها .

٦ — الاتصال بالقوات الجوية ومصلحة الأرصاد الجوية لتنسيق الأعمال المشتركة بينها وبين مصلحة الطيران المدنى .

---

(١) راجع قانون الطيران فى الولايات المتحدة الأمريكية الصادر سنة ١٩٣٨ والمعدل لغاية سنة ١٩٥٢ فقد تعرض لتنظيم سلطات الطيران الأمريكية وحدد اختصاصاتها فى القسم ٣٠١ — ٣١٠ والمواد ٤٥١ — ٤٦٠ م. كود الطيران . (ض . ص)

٧ – عقد الاتفاقات الثنائية مع الدول الأجنبية لغرض تبادل الحقوق التجارية فى النقل الجوى المنتظم ومنح تراخيص المرور لرحلات الطائرات العارضة ومراقبة تنفيذ شروطها بما لا يضر صالح الشركات المصرية مع مراعاة صالح الجمهور .

٨ – القيام بالخدمات اللازمة لتأدية واجباتها الأصلية إما بطريق مباشر أو بطريق تكليف مصالح أخرى بالقيام بها (كأعمال توريد المياه والكهرباء للمطارات وأعمال النقل الميكانيكى وانشاء المبانى والممرات وصيانتها).

٩ – تمثل مصر فى المؤتمرات الدولية لشئون الطيران المدنى والتى تعقدها الهيئة الدولية للطيران المدنى أو جامعة الدول العربية وكذلك مفاوضات الاتفاقات الثنائية التى تجرى مع الدول الأخرى .

١٠ – وضع مشاريع القوانين واللوئح والأوامر المنظمة لشئون الطيران المدنى وتعديلها[١] .

إدارة المصلحة وتقسيم العمل بها

١ – يشرف على مصلحة الطيران المدنى مدير عام ويعاونه وكيلان يتعاونان على تصريف شئونها الفنية والإدارية .

٢ – يختص مدير الادارة بالاشراف على الأقسام الادارية بالادارة العامة وبالمطارات .

ويوجد فى الوقت الحاضر أحد عشر قسما اداريا وكتابيا بالمصلحة وهى « المستخدمين » و « الحسابات » و « المخازن » و « المشتريات »

(١) لم يظفر هذا الجانب الحيوى فى كيان مصلحة الطيران الاقريبا بعناية الدولة فى بنائها الجديد . . . آية ذلك هذه القطرة التى بين يديك . . . والطيران لا يقوم ولا يستقيم بغير حماية من القانون ورعاية من عدل السماء . . . (ض . ص)

و « الميزانية » و « الاستحقاقات » و « الايرادات » و « السكرتارية » و « التوريدات » و المحفوظات » و التفتيش الادارى » و « التحريرات ».

كما يوجد بالمطارات موظفون اداريون وكتابيون بقدر حاجة كل منها

٣ — تتبع ادارة الشئون القانونية وكيل المصلحة مباشرة وتنقسم الى ثلاثة أقسام هى العقود والتحقيقات والتشريع .

٤ — أما الأقسام الفنية فيشرف على أعمالها مراقبين ولكن نظرا لأن أحدهما يقوم فى الوقت الحاضر بأعمال وكيل المصلحة فقد كلف المراقب الآخر بجزء من عمله .

ويمكن تقسيم الادارات الفنية بالمصلحة الى فئتين .

(الاولى) وهى المشرفة على الأعمال الأساسية الخاصة بالطيران نفسه وتنحصر فى :

(ا) الملاحة الجوية .

(ب) النقل الجوى .

(ج) التفتيش الفنى على الطائرات .

(الثانية) تشرف على أعمال وخدمات ضرورية الإعمال الطيران الأساسية ، مثال ذلك :

(ا) انشاء المطارات وصيانتها (تصميم المطارات — الهندسة المدنية — هندسة المبانى) .

(ب) محطات توليد الكهرباء ومحطات المياه والشبكات الكهربائية وانارة المطارات والنقل الميكانيكى .

(ج) المواصلات السلكية واللاسلكية ومعدات سلامة الملاحة الجوية الاليكترونية .

(د) أعمال الاحصاء .

أقسام المصلحة واختصاصاتها حسب الأوضاع القائمة

توزع الأعمال بالمصلحة على الأقسام المبينة بالشجرة المرفقة والتى يتبين منها كيفية تتبع هذه الأقسام للادارات والمراقبات .

أما اختصاصات الأقسام الادارية فهى ظاهرة من اسم كل قسم ولا تحتاج الى تفصيل .

أما اختصاصات الأقسام الفنية فهى كالآتى :

مراقبة الملاحة الجوية والمطارات :

تحوى هذه المراقبة خمسة أقسام هى :

(١) قسم المرور الجوى .

(٢) قسم العمليات .

(٣) قسم تصميم المطارات .

(٤) قسم الرخص والامتحانات .

(٥) قسم الاتصال .

وفيما يلى اختصاص كل منها :

(أولا) قسم المرور الجوى .

ينقسم هذا القسم إلى أربعة فروع هى :

(ا) الرقابة على حركة الطيران **Air Traffic Control Services**

واختصاصاته هى :

الاشراف على خدمات الرقابة الجوية وتشغيلها وتنظيمها وفقاً للاشتراطات الدولية مع مراعاة الظروف الدولية .

إدارة وتشغيل مراقبة المنطقة Control

« « وحدات مراقبة الاقتراب Approach Control

« « « المراقبات المحلية بالمطارات Aerodrome Control

وضع برامج ومناهج مدرسة الرقابة الجوية والاشراف على ادارتها وعقد الامتحانات النهائية لطلبتها نظرياً وعمليا .

مراقبة أعمال موظفى وحدات المراقبة بمختلف أعمالها والعمل على رفع مستوى موظفى هيئة المراقبة الجوية من الناحية الفنية .

مراقبة رحلات الطائرات العارضة طبقاً للتراخيص الصادرة لها .

تنفيذ قوانين ولوائح الملاحة الجوية بصفة عامة والملحقين رقم ٢ ، ١١ لمعاهدة شيكاغو بصفة عامة .

(ب) استعلامات تأمين الطيران Flight Information Service

الاشراف على مركز اقليم تأمين الطيران بالقاهرة .

تحضير الاعلانات للطيارين Clasa A واذاعتها للطائرات .

(ج) اخطارات الملاحة الجوية : Aeronautical Jnformatin Service

جمع وتنظيم وتنسيق المعلومات الخاصة بالمطارات ومعداتها وصلاحيتها وادخال التعديلات عليها أولا بأول .

جمع وتنسيق المعلومات اللازمة للطائرات من مراكز التأمين الأخرى وتحويلها للجهات المختصة .

جمع وتنظيم خرائط الطيران وتعديل المعلومات التى تطبع عليها والاتصال بمصلحة المساحة فيما يتعلق بذلك .

اصدار الاعلانات المصرية للطيارين وتنظيمها وتبويبها وتعديلها .

الاشراف على المكتبة الفنية وتزويدها بالمراجع الضرورية (ملاحة جوية).

مباشرة علاقة المصلحة بالهيئة الدولية للطيران المدنى بخصوص الملحقين ٤ ، ١٥

(د) البحث والانقاذ :

الاشراف على الأعمال والواجبات الخاصة بالبحث والانعقاد وفقاً للاشتراطات الدولية .

تنظيم العلاقة بين وحدات المراقبة الجوية والهيئات العسكرية والمدنية المشتركة فى أعمال البحث والانقاذ .

مباشرة علاقة المصلحة بالهيئة الدولية فيما يختص بالملحق رقم (١٣) للمعاهدة .

(ثانيا) قسم العمليات :

تنقسم اختصاصات هذا القسم إلى أربعة فروع هى :

(ا) مؤسسات النقل الجوى المنتظم :

اعتماد الطرق الجوية للخطوط الجوية المصرية المنتظمة بما فى ذلك المطارات التى تهبط بها .

التفتيش على أقسام عمليات الطيران لشركات النقل الجوى المنتظم والتأكد من مطابقة عملياتها للشروط الدولية الواردة بملاحق معاهدة شيكاغو .

ملاحظة قيام مؤسسات النقل الجوى المنتظم الأجنبية بما يحقق شروط السلامة .

(ب) مدارس ومعاهد تعليم الطيران وفنونه

وضع الاشتراطات اللازمة لتشغيل معاهد تعليم الطيران والاشراف على تنفيذها.

اعداد المناهج الخاصة باجازات الطيران والملاحة الجوية وتعديلها كلما اقتضى الأمر .

تشكيل لجان اختبار الطيارين والملاحين وضباط المراقبة .

(ج) صلاحية المطارات المصرية (بالاشتراك مع أقسام تصميم المطارات والهندسة المدنية) :

تحديد طراز الطائرات التى يجوز لها استعمال كل من المطارات المصرية.

اصدار تراخيص المطارات المصرية .

انتقاء ومعاينة مواقع المطارات المصرية وأراضى النزول الجديدة .

(د) المساعدات الملاحية :

تحديد مواقع وطبيعة جميع الخدمات والمساعدات الملاحية بالنسبة للمطارات والطرق الجوية فى الأراضى المصرية .

تحديد خدمات الارصاد الجوية الضرورية بالمطارات .

مباشرة علاقة المصلحة بالهيئة الدولية للطيران المدنى فيما يختص بالملاحق أرقام ٣ ، ٦ ، ١٣ لمعاهدة شيكاغو.

(ثالثاً) : قسم تصميم المطارات :

الاشتراك مع قسمى عمليات الطيران والهندسة المدنية فى اختيار مواقع المطارات وتعديلها .

وضع تصميم المطارات الجديدة واختيار مواقع ممراتها وأطوالها وتجهيزاتها للطيران الليلى وتعديل المطارات الحالية حسب الاقتضاء .

الاشراف على تطبيق الاشتراطات الدولية على المطارات .

مراقبة تنفيذ القوانين الدولية والمحلية الخاصة بمناطق الخطر المحيطة بالمطارات .

مباشرة كل ماله علاقة بالهيئة الدولية للطيران المدنى بشأن الملحق رقم ١٤ للمعاهدة .

اعداد خرائط المطارات .

(رابعاً) قسم الرخص والامتحانات :

تنظيم الاجراءات الخاصة بالكشف الطبى على الطيارين والملاحين والمهندسين واللاسلكيين الجويين.

مراعاة استيفاء شروط التقدم للحصول على اجازات الطيران والملاحة .

تنظيم الاختبارات النظرية والعمليات للحصول على اجازات الطيران والملاحة .

اعداد نماذج الاجازات وسجلات الطيران .

الأعمال الخاصة باصدار الاجازات وتجديدها بعد استيفاء الشروط اللازمة.

مباشرة كل ماله علاقة بملحق المعاهدة رقم (١) .

(خامسا) قسم الاتصال :

مراجعة استمارات رسوم نزول وايواء الطائرات من الوجهة الفنية .

مراقبة أعمال أقسام الاتصال بالمطارات (القاهرة — الماظة — الاسكندرية الاقصر) .

مراجعة سجل الراديو الخاص بالمراقبة الجوية بالمطارات .

قسم الهندسة المدنية :

وتشمل اختصاصاته :

الابحاث الخاصة بتحمل تربة الأرض لأوزان الطائرات .

عمل الميزانيات الخاصة بالممرات وميادين الطيران والمعاونة على اختيار مواقعها .

شبكات المياه بالمطارات .

تصميم الممرات وتنفيذها وصيانتها .

أى أعمال خاصة بالهندسة المدنية كانشاء الطرق وتمهيد الأراضى وأعمال الرصف

انشاء وصيانة أراضى النزول الطائة .

قسم هندسة المبانى :

وتشمل اختصاصاته :

تصميم المبانى اللازمة للمطارات طبقاً لاحتياجات الاقسام المختصة .

تنفيذ وصيانة المبانى والمنشآت .

حصر منشآت المطارات التى تؤجر للهيئات والافراد وحفظ سجل بها ومعاونة قسم العقود فى هذا الشأن .

قسم الكهرباء :

(ا) محطات القوى الكهربائية :

وضع مواصفات لمحطات توليد الكهرباء .

انشاء وادارة وصيانة محطات توليد القوى الكهربائية .

(ب) الشبكات والمعدات الكهربائية :

وضع مواصفات شبكات تغذية المطارات بالقوى الكهربائية .

« « التركيبات الكهربائية اللازمة لانارة ميادين الطيران وممراتها طبقاً للمواصفات الدولية .

الاشراف على انشاء وصيانة شبكات تغذية المطارات بالقوى الكهربائية والتركيبات بصفة عامة والخاصة بإنارة ميادين الطيرن وممرات المطارات بصفة خاصة .

القسم الميكانيكى :

تنقسم اختصاصات هذا القسم إلى ثلاث فروع هى :

(ا) محطات المياه والصرف :

وضع مواصفاتها والاشراف على تنفيذها وادارتها وصيانتها .

توفير معدات النقل الميكانيكى من سيارات وجرارات وهراسات . وأوناش الخ وتشغيلها حسب طلبات الأقسام والفروع المختلفة .

صيانة هذه المعدات .

توفير ما يخص هذه المعدات بمخازن المصلحة .

تقديرات استهلاك الوقود والزيوت ومراقبة استهلاكها .

(ج) الورش العمومية :

اجراء العمرات الكلية لمعدات النقل الميكانيكى .

» » » للمحركات ذوات الاحتراق الداخلى .

أعمال ورش التجارة .

تزويد المخازن بما يلزم لهذه الورش .

مراقبة المواصلات السلكية واللاسلكية

تنقسم هذه المراقبة إلى قسمين رئيسين :

(الأول) قسم الحركة :

يختص بكل ما يتعلق بحركة الخدمات اللاسلكية لضمان انتظام الاتصالات اللاسلكية مع الطائرات والمحطات الثابتة الخارجية والداخلية ويتبعه حركة اللاسلكى بمحطات المطارات المصرية .

(الثانى) قسم الهندسة :

وينقسم إلى ثلاثة أقسام فرعية :

١ — قسم الصيانة : لصيانة أجهزة المحطات اللاسلكية واصلاحها وتزويدها بقطع الغيار .

٢ — قسم المشروعات : لاعداد المشروعات الجديدة اللازمة للخدمات اللاسلكية .

٣ — قسم التركيبات : لاجراء التعديلات فى الأجهزة بالمحطات كلما استدعى ذلك تحسين الخدمات وتنظيمها .

وهناك قسمان فرعيان للمراقبة وهما :

١ — قسم التعليم : والتدريب من حركة وهندسة .

٢ — قسم الرقابة : ويتبعه محطة اللاسلكى للرقابة ويقوم بمراجعة عمليات وسجلات المحطات اللاسلكية وبحث الشكاوى وتحقيق المخالفات الفنية .

قسم النقل الجوى

تنقسم اختصاصات هذا القسم الى أربعة فروع هى . :

(ا) الاتفاقات الثنائية والتراخيص :

اتخاذ جميع الاجراءات التحضيرية لعقد الاتفاقات الثنائية .

درس مشروعات الاتفاقات الثنائية التى تقدمها الدول الأجنبية والتعليق عليها وعرضها على لجنة النقل الجوى .

اتخاذ الاجراءات اللازمة للتصديق على الاتفاقات الثنائية .

ادخال التعديلات اللازمة على المشروع المصرى النموذجى .

تنسيق ملاحق الاتفاقات الثنائية بحيث تضمن تسيير الخطوط الجوية المصرية .

اعداد تراخيص التشغيل التى تتطلبها الاتفاقات الثنائية .

الاشراف على تنفيذ نصوص تلك الاتفاقات .

اعداد التراخيص المؤقته للخطوط الأجنبية الغير مرتبطة باتفاقات ثنائية.

الترخيص للرحلات العابرة على ضوء القواعد الموضوعة بمعرفة لجنة النقل الجوى .

تسجيل الاتفاقات وملحقاتها وما يدخل عليها من تعديلات لدى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى .

(ب) المعاهدات :

دراسة مشاريع المعاهدات المتعلقة بالنقل الجوى التى يعدها مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى أو اللجان الفنية التابعة له .

ابداء الرأى فيما يختص بانضمام مصر الى تلك المعاهدات .

اتخاذ الاجراءات اللازمة للتصديق على هذه المعاهدات .

الاشراف على تنفيذ المعاهدات المصرية عليها داخل الأراضى المصرية

(ج) فرع الخطوط الدولية المصرية :

اتخاذ الاجراءات اللازمة لتمكين المؤسسات المصرية من تسيير ماتطلبه من خطوط تقرها المصلحة .

الحصول على التراخيص اللازمة للمؤسسات المصرية لتشغيل خطوطها

الاطلاع على احصائيات الخطوط المصرية واستنباط معالم حصول كل من هذه الخطوط .

القيام بما يكلف القسم من أعمال متعلقة باعانات مؤسسات النقل الجوى المصرى .

(د) فرع تسهيلات النقل الجوى :

اتخاذ الاجراءات اللازمة لتنفيذ ما جاء بالملحق التاسع للمعاهدة وأى أعمال أخرى متعلقة بذلك الملحق .

الاتصال بادارات الجمارك والجوازات والحجر الصحى لغرض تسهيل اجراءات النقل الجوى .

الالمام بعدد الموظفين الاجانب الذين يعملون بمؤسسات النقل الجوى الأجنبية

اتخاذ الاجراءات اللازمة لتسهيل مهمة دخول هؤلاء الأجانب بالأراضى المصرية واقامتهم فيها .

مراقبة التفتيش على الطائرات

تشتمل هذه المراقبة على خمسة أقسام :

(١) قسم الطائرات .

(٢) « المحركات .

(٣) « المعدات .

(٤) « المواد .

(٥) « الرخص والاجازات .

١ — اختصاصات قسم الطائرات :

الكشف على الطائرات لغرض اصدار شهادات الصلاحية وتجديدها

اعتماد جداول الكشف الدورى على الطائرات .

مراقبة المؤسسات المصرية للتأكد من اجراء الكشف الدورى فى المواعيد المقررة .

اعتماد الأعمال الفنية التى تتم فى كشف الألف ساعة .

الاشراف على اختيار الطائرات لغرض تجديد أو استمرار شهادات صلاحيتها واعتماد نتائج الاختبار :

التفتيش على ورش صيانة وعمرة الطائرات.

مباشرة مكاتبات الهيئة الدولية المعلقة بالملحق رقم ٨

٢ – اختصاصات قسم المحركات :

الاشراف على أعمال العمرة الكلية للمحركات واعتمادها .

الاحتفاظ بسجل تنقلات المحركات .

التفتيش على ورش عمرة المحركات ومهماتها .

التفتيش على سجلات المحركات .

مباشرة مكاتبات الهيئة الدولية المتعلقة بالملحق رقم ٨

(٣) اختصاصات قسم المعدات :

يشرف هذا القسم على أعمال اصلاح وعمرة المعدات المركبة على الطائرات والمحركات وهى :

المراوح .

الأجهزة .

المعدات الكهربائية .

الأجهزة اللاسلكية .

كما يقوم بالتفتيش على الورش التى تتم فيها تلك الأعمال ويعتمد تقارير أعمال العمرة الكلية لها .

٤ – اختصاصات قسم الرخص والاجازات :

وضع نماذج الاستمارات الرخص والاجازات .

الاحتفاظ بسجل المطارات المدنية المصرية .

اصدار شهادات التسجيل .

اتخاذ الاجراءات اللازمة لادخال الطائرات فى السجل المصرى وشطبها منه .

وضع الاشتراطات اللازمة لاصدار اجازات المهندسين الأرضيين والجويين .

اتخاذ الاجراءات اللازمة لترتيب مواعيد الامتحانات .

اتمام الاجراءات اللازمة لاصدار الاجازات وتجديدها .

الاشراف على أعمال المهندسين والتقرير عن مستواهم كل ستة أشهر

الاشراف على مدارس الهندسة الأرضية واعتماد برامج التعليم بها .

مباشرة مكاتبات الهيئة المتعلقة بالملحق رقم ١ فيما يخص المهندسين .

قسم الاحصاء

يختص قسم الاحصاء بالأعمال الآتية :

تفريغ الDaily Flight Sheets تفريغا يبين عدد الرحلات القادمة والراحلة وكذلك الركاب القادمين والراحلين لكل شركة فى كل مطار على حدة ويصدر بها كشف شهرى .

تفريغ المانيفستات الواردة والصادرة لكل طائرة أجنبية تهبط أو تغادر المطارات الجمركية تفريغا يبين الركاب وجهتهم والمحطة التى قاموا منها والعابر منهم وكذلك البضاعة والبريد ، ويصدر بها كشف شهرى .

احصاءات المنظمة الدولية للطيران المدنى التى تتطلب بيانات كاملة مفصلة عن الشركات المصرية .

احصاءات المعاهد والاجازات والحوادث وتسجيل الطائرات وعمل الرسومات البيانية .

قسم الشؤون الدولية والمؤتمرات

حلقة الاتصال بين مصلحة الطيران المدنى والهيئة الدولية للطيران المدنى فى كل ما يمت الى نشاط الطيران المدنى .

تنظيم وحفظ وتوزيع مطبوعات ووثائق الهيئة وتتبع ما يستجد بشأنها من تعديلات وملحقات .

حفظ الملفات الخاصة بالشئون الدولية وتتبع المراسلات المتبادلة بين الهيئة والمصلحة .

تنظيم الجلسات والاجتماعات العامة لشئون الطيران الفنية .

قسم التفتيش على المطارات

وهو مشترك بين مراقبة الأقسام الهندسية ومراقبة الخدمات الفنية ويقوم بالتفتيش على جميع المطارات ويقدم عنها التقارير التى تشمل جميع ما بها من خدمات فنية وادارية .

حلقة الاتصال بين مختلف الأقسام الفنية لانجاز الأعمال المشتركة .

حلقة الاتصال بين المصلحة والهيئات الأخرى لنفس الغرض .

تحقيق الحوادث

يقوم بتحقيق الحوادث لجنة مشتركة من مندوبين عن القوات الجوية ومصلحة الطيران المدنى يتمثل فيها مراقبة الملاحة الجوية ومراقبة التفتيش على الطائرات فصل (قرار وزارى سنة ١٩٥٣ بين اللجنتين) .

ولما كان الطيران فى تطور سريع سواء بالنسبة لنواحيه الفنية أو لانواع الطائرات المستعملة — والتى لها حكم على مواقع المطارات وصفاتها ومستلزماتها . ثم لازدياد الاقبال على الانتقال بالجو باعتباره أسرع وسائل الانتقال ولما لذلك من مزايا مباشرة وغير مباشرة .

ولما كانت الاوضاع بمصلحة الطيران نفسها والانظمة السارية بها — بل وبالعالم كله — دائمة التغيير مما يقضى بضرورة اجراء تغييرات دائمة فى نظام المصلحة وتشريعات الطيران والقواعد الفنية والمطارات وتجهيزاتها

لذلك فلا محيص من اعادة تنظيم المصلحة وتعديل بعض اختصاصات الأقسام واسماء الوظائف الموجودة بالميزانية رغبة منها فى تصحيح الأوضاع ومسايرة التطور السريع فى شئون الطيران .

وفيها كتب قيمة . . .

ظفرت مصلحة الطيران المدنى فى هذه الشهور الأخيرة بمكتبة قانونية قيمة . أحدث كتب الفقه فى قوانين الطيران فى فرنسا وسويسرا وايطاليا وأمريكا وانجلترا واستراليا وبلجيكا . . . ذلكم الى تشريعات الطيران فى الدول العربية والغربية والأمريكية القديم منها والحديث . . . بل قد ضمت أهم المجلات العلمية القانونية بما فيها من أقضية فى شئون الطيران . أحكام القضاء الفرنسى والسويسرى والانجليزى والأمريكى . . . وتلك عده التشريع الحديث . (ض . ص)

قرار مجلس الوزراء

بشأن تعيين ممثل مصر فى مجلس المنظمة الدولية للطيران المدنى

يعين قائد الفرقة الجوية عبد الحميد سليمان بعقد لمدة ثلاث سنوات ليقوم بتمثيل الحكومة المصرية فى مجلس الطيران المدنى الدولى

---

١ – أعيد انتخاب الحكومة المصرية خلال اجتماع الدورة السابعة للجمعية العمومية للهيئة الدولية للطيران المدنى المنعقدة " ببرايتون " بانجلترا سنة ١٩٥٣ لعضوية مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى "بمنتريال" لمدة ثلاث سنوات تنتهى فى أواخر يونية سنة ١٩٥٦

أوضحت مصلحة الطيران المدنى بكتابها رقم ٢١٦-١٨-٣ بتاريخ ١٩٥٣/١٠/٢٠ أن حاجة العمل بمصلحة الطيران المدنى واعادة تنظيمه تقتضى الاحتفاظ بكبار موظفيها فى الوقت الحاضر . وتطلب الموافقة على تعيين السيد قائد الفرقة الجوية عبد الحميد سليمان الموجود بالمعاش فى الوقت الحاضر بعقد لمدة ثلاث سنوات ليقوم بتمثيل الحكومة المصرية فى هذه المهمة تنفيذا لقرار مجلس الوزراء الصادر فى ١٩٥١/٧/١٢ الذى يقضى بمعاملة المندوب معاملة أقرانه فى الدرجة المالية من موظفى وزارة الخارجية بأمريكا .

٢ – ونظرا لأن رتبة السيد عبد الحميد سليمان توازى الدرجة الأولى المدنية التى أول مربوطها ٨٠ جنيها شهريا ونظرا لأن سيادته يحصل على معاش يجاوز أول مربوط هذه الدرجة ، لذلك توصى مصلحة الطيران

وزارة الحربية

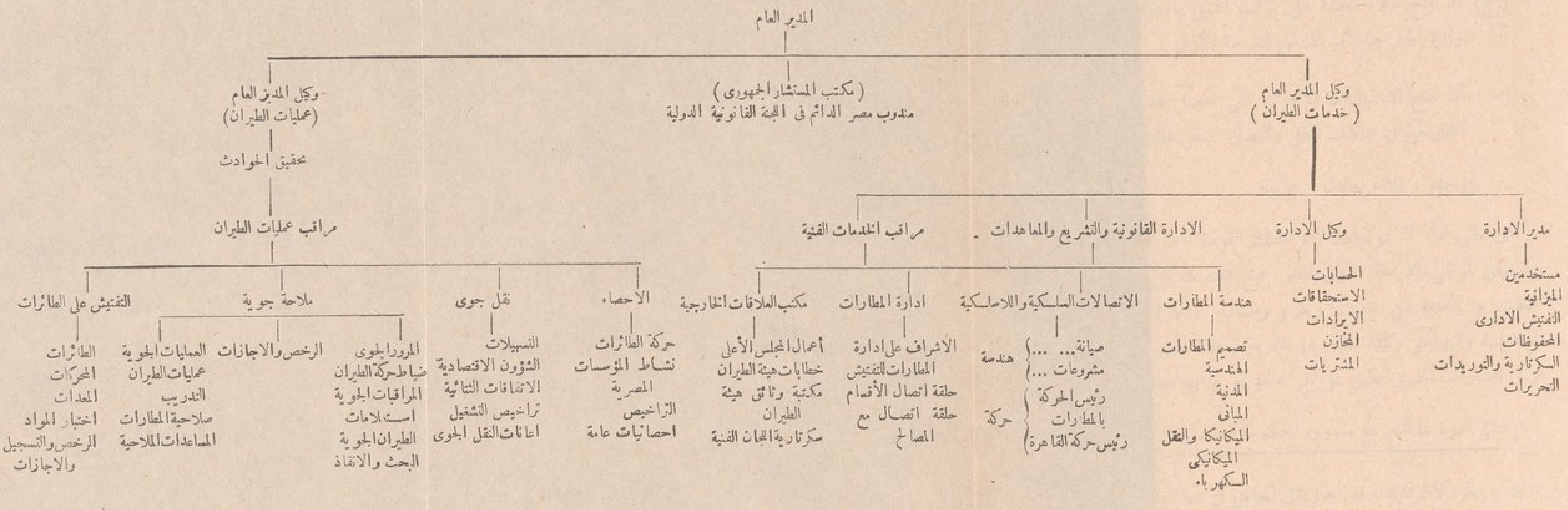
مصلحة الطيران المدنى

قسم الإدارة

رقم الملف ١٨٠/٢/٣ — ١٢٥٠٢

أمر ادارى رقم ٢٨٢

اعتبارا من ٢٧ أغسطس سنة ١٩٥٣ ولحين صدور تعليات أخرى تكون إدارة العمل بالإدارة العامة بالمصلحة ونسبه على الوجه المبين فى جدول تقسيم الأعمال التالى على أن يراعى ألا تعرض المواضيع علينا إلا بواسطة الرؤساء أو الوكيل المختص حسبما هو وارد فى جدول التقسيم المذكور



على السادة وكيلى المدير العام تنفيذ أمرنا هذا كل فيما يخصه

القاهرة فى ٢٦ أغسطس سنة ١٩٥٣

قائد لواء جوى و(ا.ح)

ابراهيم جزارين

المدير العام

ثلاثة أرباع ماهية قائد أسطول جوى (١٢٥ ج) أى يستحق معاش قدره (٩٠ جنيها) فقط بخلاف الغلاء وتكون معاملته المالية كالبيان المرافق.

هذا وسيخصم بمرتب التمثيل على بند ١ (مرتبات) من ميزانية مصلحة الطيران المدنى للسنة المالية الحالية ١٩٥٣—١٩٥٤ الذى يسمح بذلك .

أما المعاش والمرتبات الأخرى الاضافية فتصرف لسيادته من ادارة المعاشات والقوات الجوية كما هو جارى الآن .

والأمر مرفوع لمجلس الوزراء رجاء التفضل بالموافقة على تعيين سيادته بعقد لمدة ثلاث سنوات ومعاملته طبقا لما جاء بالبند الثالث من هذه المذكرة .

وزير الحربية

تحريرا فى ١٩٥٣/١١/٣

الى وزارة الحربية

وافق مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة فى ٤ نوفمبر سنة ١٩٥٣ على ما جاء فى هذه المذكرة وقد أبلغت وزارتا المالية والاقتصاد والخارجية هذا القرار .

رئيس مجلس الوزراء

مجلس المنظمة الدولية

هو الأداة الدائمة ذات النشاط العام للمنظمة ويتكون من ٢١ دولة تنتخبها الجمعية العمومية لكل ثلاث سنوات . وكانت مصر دائما فى مقدمة الدول المنتخبة وقد فازت أخيراً فى اجتماع برايتون بلوندرة سنة ١٩٥٣ بعدد ٤٧ صوتا من خمسين وقد مثل مصلحة الطيران المدنى فى المؤتمر المهندس محمد على فهمى .

قرار مجلس الوزراء

بتعيين مندوب مصر الدائم فى اللجنة القانونية الدولية للطيران

قرر مجلس الوزراء فى ١٣-٧-١٩٤٦ ندب حضرة الدكتور أحمد فهمى بحيرى بك المستشار بادارة قضايا الحكومة مندوبا دائما للحكومة المصرية فى اللجنة الدولية الفنية لخبراء الطيران ووافقت وزارة المالية منح حضرته ٣٠٠ ج مكافأة سنوية نظير قيامه بهذا العمل وحضوره اللجان الفرعية والمؤتمرات التى تعقدها اللجنة المذكورة والمجهود الدائم الذى يندب له طول العام فى هذا العمل .

ولما ابرمت معاهدة شيكاغو للطيران المدنى قررت الهيئة الدولية للطيران المدنى وهى احدى الوكالات المختصة التابعة لهيئة الأمم المتحدة أثناء جمعيتها العمومية بمونتريال فى مايو سنة ١٩٤٧ أن تنشئ بداخلها لجنة خاصة تدعى (اللجنة القانونية الدولية) لتقوم بالنشاط الدولى الذى كانت تباشره اللجنة الدولية الفنية لخبراء قانون الطيران ولتحل محلها بعد أن تقرر حلها فى مؤتمرها السادس عشر الذى عقد فى مايو سنة ١٩٤٧ بمونتريال

طلبت هيئة الطيران موافاتها باسم مندوب مصر الدائم فى اللجنة القانونية ووافقت وزارة المالية فى ١٨-١٠-١٩٤٧ على ترشيح وزارة الحربية والبحرية والجوية لحضرة الدكتور أحمد فهمى بحيرى بك ليعين مندوب مصر الدائم فى اللجنة القانونية باعتبار أن عمله فيها هو استمرار لنفس العمل باللجنة الفنية لخبراء قانون الطيران التى حلت وعلى أن يصرف لحضرته نفس المكافأة وقدرها ٣٠٠ ج سنويا

أوضحت ورارة الحرية والبحربية بكتابها المؤرخ ٢٧-٧-١٩٥١ ان الدكتور أحمد فهمى بحيرى بك توفى أخيرا — ولما كانت الحاجة الى قانونى ممتاز لا زالت قائمة فقد طلبت الوزارة من ادارة قضايا الحكومة ترشيح

المدنى بتعيينه بعقد مؤقت لمدة ثلاث سنوان على أن تكون معاملته من الناحية المالية طول مده العقد كما يأتى .

(أ) أن يمنح مرتب التمثيل المقرر لموظفى الدرجة الأولى بوزارة الخارجية الموجودين بأمريكا .

(ب) لايمنح مرتباأصليا اكتفاء بما يحصل عليه من معاش يجاوز أول مربوط الدرجة المقابلة لرتبته وهى الدرجة الأولى .

(ج) أن يمنح غلاء معيشة على مرتب التمثيل بالنظام المقرر لموظفى وزارة الخارجية بأمريكا من الدرجة الأولى .

(د) أن يمنح الامتيازات الأخرى التى يحصل عليها موظفو وزارة الخارجية فى حالات النقل والتعيين كنقل عائلته المكونة من :

زوجته ، ثلاثة أطفال ، مربية .

الى مقر عمله " بمونتريال" وكذلك العودة وصرف مرتب النقل المستحق لموظفى الدرجة الأولى نظير جميع النفقات التى يستلزمها نقل العفش والأمتعة من تغليف وحزم ومشال وأجرة شحن بالسكك الحديدية والبواخر وكذا مصاريفه النثرية المتعلقة بسفره وأفراد عائلته وأى امتيازات أخرى تطبق على أقرانه موظفى وزارة الخارجية بأمريكا.

وذلك أسوة بما أتبع مع مندوبى الحكومة السابقين فى هذا المجلس .

---

٤ — نظرا لأن سيادته قد أحيل الى المعاش فى ١٥ سبتمبر سنة ١٩٥٢ طبقا للقانون رقم ١٨١ لسنة ١٩٥٢ الخاص بفصل الموظفين بغير الطريق التأديبى فانه يستحق صرف مرتبات وعلاوات كما لو كان بالخدمة حتى ١٤ يناير سنة ١٩٥٥ أما بعد هذا التاريخ فيسوى معاشه على أساس

من له نفس الخبرة والكفاءة والمؤهلات فرشحت[1] الادارةالمذكورة حضرة الدكتور ضياء الدين صالح المستشار (الملكى) بها لما له من ثقافة قانونية ممتازة ولاجادته اللغتين الفرنسية والانجليزية مما يجعله أصلح من يعهد اليه بهذا العمل الهام .

وتطلب وزارة الحربية والبحرية الموافقة على ترشيح حضرة الدكتور ضياء الدين صالح ليحل محل المرحوم الدكتور أحمد فهمى بحيرى بك المستشار بادارة قضايا الحكومة كمندوب مصر الدائم فى اللجنة القانونية الدولية على أن يتقاضى نفس المكافأة التى كانت مقررة لسلفه وقدرها ٢٥ جنيها شهريا .

وقد بحثت اللجنة المالية هذا الطلب ورأت الموافقة على ندب حضرة الدكتور ضياء الدين صالح المستشار مندوبا دائما للحكومة المصرية فى اللجنة القانونية الدولية وعلى أن يتقاضى مكافأة شهرية قدرها ٢٥ ج وأن يخصم بها على بند ١ — هـ (مرتبات) من ميزانية مصلحة الطيران المدنى وانى أتشرف برفع رأى اللجنة هذا الى مجلس الوزراء للتفضل باقراره .

وزير المالية ورئيس اللجنة المالية

وافق مجلس الوزراء على هذه المذكرة بجلسة ١٤ أكتوبر سنة ١٩٥١

وزارة الحربية والبحرية ،،

٢١ أكتوبر سنة ١٩٥١

رقم ٦٦—٢٩—٤٨—٦٧٤٩

حضرة صاحب العزة مدير عام مصلحة الطيران المدنى .

المسطر أعــلاه صورة ما ورد الينا من رئاسة مجلس الوزراء برقم ١٦٦-١٨-٦-٩٠١٨ عن جلسة ١٤ الجارى مرسل للعلم . هذا وقد أبلغ القرار الى وزارات العدل والمالية والخارجية .

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام ،، السكرتير العام

---

(١) الاستاذ المستشار عبد السلام النحاس رئيس ادارة قضايا الحكومة فى ذلك التاريخ هو الذى رشح وهو الذى زكى لوجه الله والوطن .

مهمة تعديل تشريعات الطيران فى مصر

السيد وكيل وزارة الحربية لشئون الطيران

إيماء إلى كتاب الوزارة رقم ٦٦ - ٢٩ - ٢٤ المؤرخ فى اليوم الثامن عشر من شهر أغسطس سنة ١٩٥٣ . نفيدكم بأنه لما كانت تشريعات الطيران المدنى تقتضى تفرغاً كاملا من الدكتور ضياء الدين صالح المستشار بادارة قضايا الحكومة لمدة عام واحد على الأقل نظراً لاتساع آفاق البحث فى المراجع القانونية الأجنبية ونقل الكثير منها إلى اللغة العربية وذلك للبلوغ بالتشريع المصرى الحديث المستوى الذى يتفق مع نهضة الطيران المدنى الدولى فى وقتنا الحاضر — فنحن نوصى بالكتابة لوزارة العدل فى هذا الخصوص للموافقة على ندب حضرته للعمل بمصلحة الطيران المدنى لاتمام هذه المهمة الجليلة على الوجه المنشود فى هذه المدة .

وسيخصص لحضرته مكتب بالمصلحة ويندب له من موظفى إدارة الشئون القانونية بها من يعاونونه على وضع المشروعات المقترحة فى خلال هذه المدة .

ونأمل أن تصل موافقة وزارة العدل فى أقرب فرصة ممكنة ليتسنى لحضرته ومعاونيه الشروع فوراً فى اعداد التشريعات المطلوبة .

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام .

قائد لواء جوى (ا . ح)

(ابراهيم جزارين)

مدير عام الطيران المدنى

١٩٥٣/٨/٢٦

وزارة الحربية

السيد وكيل وزارة العدل

لما كانت تشريعات الطيران المدنى تقتضى تفرغا كاملا من السيد الدكتور ضياء الدين صالح المستشار بادارة قضايا الحكومة لمدة عام واحد على الأقل نظرا لاتساع آفاق البحث فى المراجع القانونية الأجنبية ونقل الكثير منها الى اللغة العربية وذلك للبلوغ بالتشريع المصرى الحديث المستوى الذى يتفق مع نهضة الطيران المدنى الدولى فى وقتنا الحاضر .

فاننا نرجو الموافقة على ندب سيادته ندبا كاملاً لمدة ستة أشهر قابلة للتجديد للعمل بمصلحة الطيران المدنى لاتمام هذه المهمة الجليلة على الوجه المنشود

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام .

٢ سبتمبر سنة ١٩٥٣

(لواء أ. ح)
وكيل الوزارة الدائم
عبد الحميد نعمت

وزارة العدل

ادارة قضايا الحكومة

السيد اللواء أركان حرب والوكيل الدائم لوزارة الحربية عبد الحميد أحمد نعمت .

بالاشارة الى كتابكم المحرر فى ٣-٩-١٩٥٣ والرقيم ٦٦ - ٢٩ - ٢٤ بشأن ندب السيد الدكتور ضياء الدين صالح المستشار الجمهورى بادارة قضايا الحكومة ندباً كاملا لمدة ستة شهور قابلة للتجديد للعمل بمصلحة الطيران المدنى فى بحث التشريعات الخاصة بالطيران المدنى والرجوع إلى المراجع القانونية الأجنبية ونقل الكثير منها إلى اللغة العربية وذلك للبلوغ بالتشريع المصرى الحديث المستوى الذى يتفق مع نهضة الطيران المدنى فى وقتنا الحاضر .

أتشرف بابلاغ سيادتكم بأنه بعد عرض الأمر على السيد وزير العدل انتهى الرأى الى الموافقة على ندب السيد الدكتور ضياء الدين صالح لمدة ستة شهور لاداء المهمة الجليلة السالف بيانها . هذا وقد أبلغت ذلك إلى سيادته على أن يباشر عمله بمصلحة الطيران المدنى ابتداء من أول اكتوبر سنة ١٩٥٣ م

وتفضلوا سيادتكم بقبول فائق التحية .

رئيس إدارة قضايا الحكومة

عبد الحميد وشاحى

ادارة قضايا الحكومة

مكتب الرئيس

السيد المدير العام لمصلحة الطيران المدنى بوزارة الحربية

تلقت ادارة قضايا الحكومة كتابكم الرقيم ٤٢٥٧٢ (٢١٦-١٨-٨) والمحرر فى ١١ مارس سنة ١٩٥٤ وسرها كل السرور ماأداه مستشارها الجمهورى السيد الدكتور ضياء الدين صالح من جهد وما صادفه من توفيق فى المهمة التى قام بها أثناء مده ندبه للعمل بالمصلحة لاعداد تشريعات الطيران المصرية الحديثة وفقا لأهم المبادىء الدولية — وهو ماتسجله له الادارة بوافر الثناء وعظيم التقدير — واتماما للفائدة المرجوه من الأعمال التى أنجزها سيادته حتى اليوم ترى الادارة عدم الاقتصار على ارفاق صور تلك الجهود بملفه السرى بل ترجوكم موافاتها بصورة أخرى من المعاهدات الدولية التى تولاها لايداعها مكتبها الفنى حتى تكون تحت تصرف أعضائها عند الحاجة اليها .

وتفضلوا بقبول فائق التحية .

مصر فى ١٧/٣/١٩٥٤ .

رئيس ادارة قضايا الحكومة

عبد الحميد وشاحى

ادارة قضايا الحكومة

مكتب الرئيس

السيد المحترم وكيل وزارة الحربية لشئون الطيران

إشارة إلى كتاب السيد مدير عام الطيران المدنى الى سيادتكم والرقيم ٤٢٦٥٤ (٢١٦ - ١٨ - ٨ قسم المستخدمين) والمحرر فى ١١ - ٣ - ١٩٥٤ والمبلغة الينا صورته بتاريخ ١٣ - ٣ - ١٩٥٤ بشأن طلب مد مدة انتداب السيد الدكتور ضياء الدين صالح المستشار الجمهورى بالادارة ستةشهور أخرى تبدأ من أول ابريل سنة ١٩٥٤

نتشرف بالافادة بأنه يسر ادارة قضايا الحكومة أن يكون سيادته قد قام بالعمل الذى كلف به على أكمل وجه وأدى الرسالة خير أداء وأنه على الرغم من ارهاق ادارة قضايا الحكومة بأعمالها المضطردة فى الزيادة سنة بعد أخرى وشدة حاجتها الى الدكتور ضياء الدين صالح وأمثاله فانها نظراً لما تقدم بيانه وإتماما للعمل الجليل الذى بدأه الدكتور ضياء الدين ومساهمة منها فى خدمة المصلحة العامة لم تجد مفراً من عرض الأمر على السيد وزير العدل احمد حسنى فتفضل بالموافقة على مد مدة ندب سيادته ستة أشهر أخرى رجاء ألا تتكرر وتبدأ من أول ابريل سنة ١٩٥٤ فنبلغكم بذلك .

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام .

القاهرة فى ١٧ مارس سنة ١٩٥٤ .

رئيس ادارة قضايا الحكومة

عبد الحميد وشاحى

مادة تشريعات الطيران

تقرير تدريسها بكليات الحقوق بالجامعات المصرية

٢٧ مايو سنة ١٩٥٣

اجتمع مجلس كلية الحقوق بجامعة ابراهيم بجلسته المنعقدة فى ٢٧مايو سنة١٩٥٣ برئاسةالأستاذ الدكتور عثمان خليل عثمان عميد الكلية وعضوية حضرات الاساتذة الدكتور على راشد وكيل الكلية والدكتور محمد على امام والدكتور عبد الرحمن تاج (فضيلة الأستاذ الأكبر شيخ الجامع الأزهر) والدكتور عبد المنعم البدراوى والدكتور محمد حلمى مراد والدكتور عبد الحى حجازى .

وقرر عند النظر فى توزيع دروس العام القادم أكتوبر سنة ١٩٥٣— ١٩٥٤ الموافقة على تدريس مادة التشريع الجوى لطلبة السنة الرابعة النهائية مع ندب الدكتور ضياء الدين صالح المستشار الجمهورى بادارة قضايا الحكومة للقيام بتدريسها .

هذاوتعتزم كلية الحقوق بجامعة القاهرة عند تعديل لائحتها الداخلية فى مستهل العام الدراسى أكتوبر سنة ١٩٥٣ ادخال تدريس مادة تشريعات الطيران بقسم الامتياز لطلبة الكلية على أن يكون تدريسها لأول مرة باللغة الفرنسية .

خليق بالذكر هنا ، أن بعض دول العالم اشتدت عنايتها بمادة تشريعات الطيران حتى لأنشأ بعضها معاهد خاصة قاصرة على درس وتدريس قوانين الطيران وحدها فى كل من نظامها الدولى والوطنى مع التعمق والمقارنة . مثال ذلك : جمهورية الأرجنتين وفى عاصمتها بيونيس آيريس . صدر المرسوم رقم ٥٥٨ بتاريخ ٢٤ يوليو سنة ١٩٤٧ متى يكون فى مصر معهد لدراسة قانون الطيران ؟!

مرسوم

بإنشاء شعبة هندسة الطيران بكلية الهندسة بجامعة القاهرة

باسم الأمة

رئيس الجمهورية

بعد الاطلاع على القانون رقم ٤٩ لسنة ١٩٥٠ بإعادة تنظيم جامعة القاهرة المعدل بالقانون رقم ١١٢ لسنة ١٩٥١ والمرسوم بقانون رقم ٢١ لسنة ٥٣ ؛

وعلى القانون رقم ٢١٦ لسنة ١٩٥١ باللائحة الأساسية لكلية الهندسة ؛

وعلى ما قرره مجلس كلية الهندسة ، وموافقة مجلس جامعة القاهرة ؛

وعلى ما ارتآه مجلس الدولة ؛

وبناء على ما عرضه وزير المعارف العمومية ، وموافقة رأى مجلس الوزراء ؛

رسم بالآتى :

مادة ١ — تنشأ بكلية الهندسة بجامعة القاهرة شعبة باسم هندسة الطيران .

مادة ٢ — تمنح جامعة القاهرة بناء على طلب كلية الهندسة ، درجة بكالوريوس فى هندسة الطيران .

ادة ٣ — تشمل الدراسة للحصول على هذه الدرجة المواد التالية :

الرياضة — الميكانيكا — الطبيعة — الكيمياء — الهندسة الوصفية والرسم الهندسى — أشغال الورش — الانتاج الهندسى — الفلزات الهندسية — حساب الانشاءات — خواص المواد ومقاومتها واختبارها الهندسة المدنية لمساحة وانشاء مبان وانشاءات معدنية (— علم الآلات والهندسة المدنية لمساحة وانشاء مبان وانشاءات معدنية) — علم الآلات إنشاء الآلات وتصميمها — الهندسة الكهربائية — الآلات الحرارية (بخار واحتراق داخلى وتبريد) — ميكانيكا الموائع والديناميكا الهوائية تصميم هياكل الطائرات — محركات الطائرات — الانتاج والصيانة والاصلاح — المواد العامة للطيران (الملاحة والأرصاد الجوية) — الكترونيات الطيران — أجهزة القياس وعدد الطائرات) — الاقتصادوالقانون — إحدى اللغات الأوروبية الحديثة .

مادة ٤ — على وزير المعارف العمومية ،تنفيذ هذا المرسوم ، ويعمل به من تاريخ نشره فى الجريدة الرسمية ،

صدر بقصر الجمهورية فى ٢٣ ربيع الأول سنة ١٣٧٣ (٣٠ نوفبر سنة ١٩٥٣)

محمد نجيب لواء (ا . ح)

الوقائع المصرية — العدد ٩٨ فى ٧ ديسمبر سنة ١٩٥٣

مرسوم

بتعيين أول وكيل وزارة لشؤون الطيران

نحن ..

بناء على ماعرضه علينا وزير الدفاع الوطنى ، وموافقة رأى مجلس الوزراء ؛

رسمنا بماهو آت :

المادة الأولى : يعين الدكتور عبد الرحمن الساوى (بك) وكيلا لوزارة الدفاع الوطنى لشئون الطيران .

المادة الثانية : على وزير الدفاع الوطنى ، تنفيذ هذا المرسوم .

صدر بقصر القبة فى ٢١ ذى القعدة سنة ١٣٦٦ (٦ أكتوبر سنة ١٩٤٧)

وزير الحربية	رئيس الوزراء
احمد عطيه	النقراشى

مرسوم

بتعيين مدير عام الطيران المدنى

نحن . . .

بناء على ماعرضه علينا وزير الدفاع الوطنى ، وموافقة رأى مجلس الوزراء ؛

رسمنا بما هو آت :

المادة الأولى

عين محمد رشدى (افندى) وكيل الطيران المدنى مديرا عاما له .[١]

المادة الثانية

على وزير الدفاع الوطنى تنفيذ مرسومنا هذا .

صدر بقصر عابدين فى ٨ ربيع الثانى سنة ١٣٧٢ وفى ٢٥ ديسمبر سنة ١٩٥٢

وزير الدفاع الوطنى — رئيس مجلس الوزراء

(حسين سرى) — (محمد محمود)

نشر بالجريدة الرسمية بالعدد رقم ٥٨ الصادر فى ٨ يونيه سنة ١٩٣٩ .

(١) هو أول مدير مصرى للطيران المدنى من سنة ١٩٣٩ الى سنة ١٩٤٧

مرسوم

بتعيين مدير عام لمصلحة الطيران المدنى(١)

نحن ..

بناء على ماعرضه علينا وزير الدفاع الوطنى وموافقة رأى مجلس الوزراء .

رسمنا بما هو آت :

(المادة الأولى)

يعين الأستاذ مصطفى رياض مرسى وكيل مصلحة الطيران المدنى مديرا عاما لها .(١)

(المادة الثانية)

على وزير الدفاع الوطنى تنفيذ هذا المرسوم .

صدر بقصر القبة فى ١٦ صفر سنة ١٣٦٧ (٢٩ ديسمبر سنة ١٩٤٧) .

وزير الدفاع الوطنى
(محمد حيدر)

رئيس مجلس الوزراء
(محمود فهمى النقراشى)

نمرة ١٥٠ — ٣ — ٤٤٠

مرسل إلى وزارة الدفاع الوطنى لتنفيذه

رئيس مجلس الوزراء
(محمود فهمى النقراشى)

نشر بالوقائع المصرية العدد الثالث فى ٥ يناير سنة ١٩٤٨

(١) هو ثانى مدير مصرى لمصلحة الطيران المدنى ، وقد أحيل الى المعاش فى سنة ١٩٥٢

قرار وزارى سنة ١٩٤٧

بتشكيل لجنة لبحث الوسائل التى تكفل تسهيل إجراءات الملاحة الجوية

وزير الدفاع الوطنى :

بعد الاطلاع على المادة ٢٢ من معاهدة الطيران المدنى الدولى الموقع بشيكاغو فى ١٩٤٤/١٢/٧ والصادر بالموافقة عليها رقم ١٥ لسنة ١٩٤٧

وعلى موافقة وزارات الداخلية والصحة العمومية والمالية

وعلى ما ارتأته الجمعية العمومية لمجلس الدولة .

قـــرر :

مادة ١ — ينشأ بمصلحة الطيران المدنى لجنة لبحث الوسائل التى تكفل تسهيل اجراءات الملاحة الجويةفوق أراضى المملكة المصرية ومنع كل تأخير لا مبرر له للطائرات أولطاقمها أو ركابهاأو حمولتها وعلى الأخص فيما يتعلق بتطبيق أحكام القوانين واللوائح المنظمة للحجر الصحى أو للجمارك أو اجراءات الخروج واقتراح ماتراه لازماً من التعديلات فى هذا الشأن.

مادة ٢ — تشكل اللجنة المذكورة على الوجه الآتى :

مدير عام مصلحة الطيران المدنى ... ... رئيساً

وكيل ادارة الجوازات والجنسية ... ...

مدير جمرك القاهرة ... ... أعضاء

مدير ادارة الحجر الصحى للملاحة الجوية

(١) ألغى بالقرار الوزارى رقم ١١ لسنة ١٩٥٣ ومنشور فيما بعد .

وللجنة أن تدعو لحضور جلساتها من ترى فائدة من الاستئناس برأيهم من مديرى شركات الطيران المصرية كانت أم أجنبية .

وعند غياب الرئيس ينوب عنه فى رياسة اللجنة أعلى الأعضاء درجة أو أقدمهم عند التساوى فى الدرجة .

مادة ٣ — تعقد اللجنة بصفة دورية بناء على دعوة الرئيس مرة على الأقل فى كل شهر وكلما اقتضت ذلك حاجة العمل .

مادة ٤ — يعمل بهذا القرار من تاريخ نشره فى الجريدة الرسمية .

أقرت الجمعية العمومية لمجلس الدولة هذا المشروع بجلستها المنعقدة فى يوم الأحد الموافق ١٩٤٧/١١/٢٣ .

فى ٢٢ ديسمبر سنة ١٩٤٣ — وزير الدفاع الوطنى

تفســـير

الوسائل التى تكفل تسهيل اجراءات الملاحة الجوية معناها أن اللوائح الوطنية لايجوز أن تتضمن ما يعوق بلا مبرر الملاحة الجوية الدولية . طاقم الطائرة . المسافرين . البضاعة . بل على كل دولة متعاقدة فى شيكاغو أن تصدر اللوائح والقوانين حسبما تمليه المادة ٢٤ و ٢٧ من الاتفاقية . وعلى كل دولة أن تسهل الاجراءات العملية والتدابير الادارية وتضع من اللوائح والأوامر مايعين على سهولة حركة المرور الجوى وتحرص على سلامة الطائرات وهذه كلها قيود على سيادة كل دولة موقعة لاتفاقية شيكاغو .

وهكذا تتغلب سيادة القانون الدولى على سيادة القانون الوطنى .

قرار وزارى رقم ١١ لسنة ١٩٥٣

بشأن تشكيل لجنة دائمة لتسهيل إجراءات النقل الجوى وتنسيق الأعمال بالمطارات الجمركية [1]

١/١٣٤/٢٢٤٩

وزير الحربية

بعد الاطلاع على كتاب الوزارة رقم ١ / ١٣٤ / ٢٢٤٩ بتاريخ ٢٨ / ٩ / ١٩٥٣ بشأن تشكيل لجنة لوضع الاقتراحات الخاصة بتنظيم مطار القاهرة الدولى .

وعلى البند « ثانيا » من توصيات هذه اللجنة باجراءاتها الواردة بكتاب مصلحة الطيران المدنى رقم ١٩/٨/٥ بتاريخ ١٩٥٣/٨/٣

وعلى القرار الوزارى رقم ٣١٣ بتاريخ ١٩٤٧/١٢/٢٢ الخاص بتشكيل لجنة لبحث الوسائل التى تكفل تسهيل اجراءات الملاحة الجوية ؛

قرر :

مادة ١ — تشكل لجنة دائمة بمصلحة الطيران المدنى تسمى (لجنة تسهيل اجراءات النقل الجوى وتنسيق الأعمال بالمطارات الجمركية) .

مادة ٢ — تشكل اللجنة المذكورة على الوجه الآتى :

وكيل وزارة الحربية المساعد لشئون الطيران — رئيساً

مدير عام مصلحة الطيران المدنى ... ...
وكيل مصلحة الحجر الصحى ... .
وكيل جمرك القاهرة ... ...
نائب حكمدار جوازات السفر . ...
نائب مدير عام مصلحة السواحل لشئون الجمارك

} اعضاء

(١) لعل أحسن تعريف للمطار الجمركى هو ما نصت عليه المادة ٣٢ من قانون الطيران الحديث فى الجمهورية السورية العربية الصادرة فى ١٢ ديسمبر سنة ١٩٤٩ .

مادة ٣ — فى حالة غياب رئيس اللجنة يرأسها مدير عام مصلحة الطيران المدنى .

مادة ٤ — تعقد هذه اللجنة بصفة دورية فى الساعة السادسة مساء الاثنين الثانى من كل شهر أو بدعوة من الرئيس إذا قضت الضرورة لعقدها قبل هذا الموعد وذلك بالادارة العامة لمصلحة الطيران المدنى أو أى مكان آخر يحدده رئيس اللجنة .

مادة ٥ — تختص اللجنة بالآتى :

١ — وضع الاقتراحات الخاصة بتنظيم المطارات وتقدمها .

٢ — تنسيق العمل بين المصالح والادارات المختلفة بكل مطار بحيث يبقى ناظر المطار هو المسئول الأول عن الادارة به .

٣ — بحث الوسائل التى تكفل تسهيل اجراءات الملاحة الجوية فوق الأراضى المصرية بمنع كل تأخير لا مبرر له للطائرات أو لطاقمها أو ركابها أو حمولتها وعلى الأخص فيما يتعلق بتطبيق أحكام القوانين واللوائح المنظمة للحجر الصحى والجمارك واجراءات الخروج واقتراح ماتراه لازماً من التعديلات فى هذا الشأن .

مادة ٦ — يلغى القرار الوزارى رقم « ٣١٣ » الصادر بتاريخ ١٩٤٧/١٢/٢٢

مادة ٧ — على وكيل الوزارة المساعد لشئون الطيران تنفيذ هذا القرار ويعمل به من تاريخ نشره فى الجريدة الرسمية .

وزير الحربية

قائد جناح (عبد اللطيف محمود بغدادى)

قرار وزارى رقم ٢١٠ لسنة ١٩٥٣

خاص بانشاء لجنة لتنسيق العمل بمطار القاهرة الدولى

وزير الحربية :

بعد الاطلاع على كتاب الوزارة رقم ٢٢٤٩/١٣/٤/٦ بتاريخ ١٩٥٣/٩/٢٨ بشأن تشكيل لجنة لوضع الاشتراطات الخاصة بتنظيم مطار القاهرة الدولى .

وعلى البند « ثالثا » من توصيات هذه اللجنة باجراءاتها الواردة بكتاب مصلحة الطيران المدنى رقم ١٦٨/٥ بتاريخ ١٩٥٣/٨/٢ .

قــرر

مادة ١ — تنشأ لجنة بمطار القاهرة الدولى تسمى «لجنة تنسيق العمل بالمطار» .

٢ — تشكل اللجنة المذكورة على الوجه الآتى :

مدير المطار ... ... رئيساً

مأمور بوليس الجوزات ... ...
مأمور ... ...
أركان حرب حرس الجمارك المحلى ... ...
مدير مكتب الحجر الصحى ... ...
} أعضاء

مادة ٣ — تعقد هذه اللجنة اجتماعاتها أسبوعياً أو حسب الاتفاق فيما بين أعضائها بمكتب مدير المطار .

مادة ٤ — تختص اللجنة بالنظر فى عمل يتلافى أى صعوبات أو مشاكل تواجهها الهيئات المنظمة بالمطار على أن ترفع ما تراه من توصيات إلى لجنة تسهيل اجراءات النقل الجوى بتنسيق الأعمال بالمطارات الجمركية بمصلحة الطيران المدنى.

مادة ٥ — على وكيل الوزارة المساعد لشئون الطيران تنفيذ هذا القرار .

القاهرة فى ١٨ أغسطس سنة ١٩٥٢ قائد جناح (أ.ح.)

عبد اللطيف محمود بغدادى

المطارات فى فرنسا :

(١) الأمر (أوردونانس) بتاريخ ٢٤ اكتوبر سنة ١٩٤٥ الذى انشأ ميناء باريس الجوى منشور فى الوقائع الرسمية الفرنسية فى ٢٥ اكتوبر سنة ١٩٤٥ ص ٦٨٨٨ .

(٢) قانون رقم ٢١٢٢ بتاريخ ٢ أكتوبر سنة ١٩٤٦ يفوض لمرسوم لاحق تقسيم المطارات .

(٣) قرار وزارى ٦ فبراير سنة ١٩٤٧ خاص بالمرور الجوى والمطارات الخاصة .

(٤) مرسوم ٣١ ديسمبر سنة ١٩٤٩ بتنظيم الموانى الجوية الفرنسية.

(٥) مرسوم ٢٠ فبراير سنة ١٩٥٠ خاص بتطبيق قانون سنة ١٩٤٦

(٦) مرسوم ١٢ أكتوبر سنة ١٩٣٣ بالموافقة على المطارات الخصوصية

(٧) القانون الرئيسى للطيران فى فرنسا بتاريخ ٣١ مايو سنة ١٩٢٤ المواد ٢٤ إلى ٣٠ منه . أما فى سويسرا فارجع الى لائحة الملاحة الجوية السويسرى فى ٥ يونيو سنة ١٩٥٠ المواد ٤٤ إلى ٤٦ ض.ص)

قرار مجلس الوزراء

بتنظيم سلطات مدير مطار القاهرة الدولى[1]

فى ١٤ أكتوبر سنة ١٩٥٣

سبق أن تقدمت شركات الطيران الأجنبية التى تنظم خطوطا جوية تمر فوق الأراضى المصرية بشكاوى من تعدد السلطات فى المطارات المصرية مما ينجم عنه صعوبات كثيرة فى الأعمال الخاصة بها .

لذلك وافق مجلس الوزراء ضمنا بجلسته المنعقدة فى ٦ فبراير ١٩٥٢ على تفويض مراقبى المطارات والموانى الجوية ادارة جميع الأعمال فى هذه المطارات ويدخل فى ذلك الاشراف على الأعمال الخاصة بالجمارك وجوازات السفر والأرصاد الجوية والحجر الصحى والحجر الزراعى والرقابة .. وغيرها من السلطات التى تتولى العمل فى المطارات.

ونظرا لعدم تحديد مدى ونوع الاشراف على أعمال هذه الادارات التى تتبع وزارات مختلفة فما زالت سلطة هؤلاء المراقبين أو مديرى المطارات مشوبة بالضعف وما زال الوضع السابق الذى شكت منه الشركات باقيا .

وللرغبة فى تنظيم العمل بمطار القاهرة وتنسيقه بطريقة تقضى على تعدد السلطات وهو المحور الأساسى الذى تدور حوله شكاوى الشركات والهيئات والأفراد ، اتضح وجوب تركيز السلطة العليا بالمطار فى شخص واحد بحيث يصبح هو المسئول الأول عن أعمال كافة الادارات به .

لذلك ترى وزارة الحربية أن يمنح مدير مطار القاهرة السلطات الآتية :

(١) أرجع الى وثيقة المنظمة الدولية رقم ٤٨٠٩/أج ا/٥٥٨

(١) يكون هو المسئول الأول عن ادارة المطار ويخضع لسلطته جميع الموظفين الذين يعملون بالمطارات أيا كانت الوزارات التى يتبعونها.

(٢) يكون مسئولا عن الأمن والنظام وتنسيق العمل به وتسهيله فى حدود النظم والقواعد الموضوعة.

(٣) يكون هو النائب الوحيد عن الحكومة بالمطار والمسئول عن تنفيذ القوانين والأوامر التى تصدرها وهو الوسيط بينها وبين الشركات والأفراد الذين تنفذ عليهم تلك القوانين والأوامر.

(٤) لايشمل اشراف مدير المطار على أعمال الادارات الحكومية المختلفة بالمطار المسائل الفنية البحتة الخاصة بها — ومع ذلك اذا حدث اختلاف فى الرأى بين مدير المطار واحدى هذه الادارات فينفذ رأى المدير وعلى مدير هذه الادارة أن يرفع الأمر بعد ذلك إلى الوزارة التابع لها.

(٥) اذا حدث أى تقصير أو مخالفة من أحد موظفى هذه الادارات فيتولى مدير المطار التحقيق معه وارساله إلى الجهة الادارية التابع لها الموظف للنظر فى مجازاته أو نقله. أما بالنسبة للمستخدمين الخارجين عن الهيئة وعمال المياومة فيكون من سلطته توقيع الجزاء عليهم وفقا لأحكام الفقرة من المادة ١٢٨ من القانون رقم ٢١٠ لسنة ١٩٥١.

(٦) لمدير المطار الحق فى الاذن لركاب الطائرات العابرين (ركاب الترانسيت) بالخروج من الدائرة الجمركية وذلك فى الأحوال التى تكون فيها طائراتهم معطلة أو مدة بقائها بالمطار تسمح لهم بالخروج من الدائرة الجمركية واستعمال المطاعم الموجودة داخل المطار أو الاستراحات المجهزة لراحة الركاب.

ويمنح مدير المطار هذه السلطات تمكنه من العمل على رفع مستوى المطار وتسهيل الأمور به بما يشجع الأجانب على زيارة مصر ويزيد من الاقبال عليها . وفى هذا كسب أدبى ومادى لنا .[1]

وترجو الوزارة منح وزير الحربية سلطة اصدار قرارات وزارية بالعمل بهذا النظام بالمطارات المصرية الأخرى التى يراها ، متى دعت الحال إلى ذلك حتى تعم الفائدة .

والأمر مرفوع إلى مجلس الوزراء ، برجاء التكرم بالموافقة عليه .

القاهرة فى ١١ أكتوبر سنة ١٩٥٣ قائد جناح

(عبد اللطيف البغدادى)

وزير الحربية

وافق مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة فى ١٤ أكتوبر سنة ١٩٥٣ على ما جاء فى هذه المذكرة .

وقد أبلغت وزارات المالية والاقتصاد والصحة العمومية والخارجية والشئون البلدية والقروية والداخلية هذا القرار

رئيس مجلس الوزراء

محمد نجيب لواء (أ . ح)

---

(١) راجع فى تقسيم المطارات الفرنسية المرسوم رقم ٢٥٣ بتاريخ ٢٠ فبراير سنة ١٩٥٠

(٢) أرجع الى مقال مفيد للمهندس الأمريكي البرت ماير عضو معهد المهندسين بالولايات المتحدة وموضوعه (المطارات المستقبلة ودرجة تمدينها) . . . (ض . ص)

الفصل الرابع

فى نادى الطيران المصرى

ومعهد الطيران الشراعى

Aéro-Club-d'Egypte

(Flying Clubs)

ET

VOL A VOILE.

(Gliding)

مرسوم

باعتماد النظام الأساسى لنادى الطيران (الملكى)

١٧ فبراير سنة ١٩٤٩

نحن . . .

بناء على ماعرضه علينا وزير الحربية والبحرية وموافقة رأى مجلس الوزراء.

رسمنا بما هو آت :

مادة ١ — يعتمد النظام الأساسى لنادى الطيران الملكى المرافق لمرسومنا هذا [١]

مادة ٢ — يكون للنادى شخصية معنوية فى الحدود المقررة بالنظام الأساسى ويكون خاضعاً لقضاء المحاكم الوطنية .

مادة ٣ — يعين رئيس هذا النادى بأمر ملكى لمدة ثلاث سنوات بناء على طلب وزير الحربية والبحرية ويجوز تجديد تعيينه [٢]

مادة ٤ — على وزير الحربية والبحرية تنفيذ هذا المرسوم ، ويعمل به من تاريخ نشره فى الجريدة الرسمية .

صدر بقصر القبة فى ٩ ربيع الثانى سنة ١٣٦٨ (٧ فبراير سنة ١٩٤٩)

بأمر حضرة صاحب الجلالة

وزير الحربية — رئيس مجلس الوزراء

نشر بالوقائع المصرية العدد ٢٣ فى ١٤ فبراير سنة ١٩٤٩ وتعدل بمرسوم ١٠/١٠/١٩٥٣

(١) راجع المرسوم الخاص بتعديل النظام الأساسى لنادى الطيران المصرى ومنشور فيما بعد .

(٢) هذه المادة عدلت بالمرسوم الصادر فى ٣٠ أكتوبر سنة ١٩٥٢ منشور بالوقائع المصرية العدد ١٤٧ فى ٣ نوفبر سنة ١٩٥٢

مرسوم[1]

بتعديل المرسوم الصادر فى ٧ من فبراير سنة ١٩٤٩ باعتماد النظام الأساسى لنادى الطيران الملكى ٣٠ أكتوبر سنة ١٩٥٢

وصى العرش الموقت

بعد الاطلاع على المرسوم الصادر فى ٧ من فبراير سنة ١٩٤٩ باعتماد النظام الأساسى لنادى الطيران الملكى ؛

وبناء على ما عرضه وزير الحربية والبحرية ، وموافقة رأى مجلس الوزراء ؛

رسم بما هو آت

مادة ١ — تعدل المادة ٣ من المرسوم المشار إليه على الوجه الآتى :

« يعين رئيس هذا النادى بمرسوم يصدر بناء على عرض وزير الحربية والبحرية لمدة ثلاث سنوات ويجوز تجديد التعيين » .

مادة ٢ — على وزير الحربية والبحرية تنفيذ هذا المرسوم ويعمل به من تاريخ نشره فى الجريدة الرسمية .

صدر بقصر عابدين فى ١١ صفر سنة ١٣٧٢ (٣٠ أكتوبر سنة ١٩٥٢)

وزير الحربية والبحرية	رئيس مجلس الوزراء
محمد نجيب لواء (ا . ح)	محمد نجيب لواء (ا . ح)

---

(١) نشر فى الوقائع المصرية العدد ١٤٧ فى ٣ نوفبر سنة ١٩٥٢ وقد عين رئيسا للنادى بمرسوم فى مارس سنة ١٩٥٤ قائد الفرقة الجوية أ ٠ ح ٠ محمد صدقى محمود رئيس أركان حرب القوات الجوية المصرية .

مرسوم[1]

بتعديل النظام الأساسى لنادى الطيران المصرى[2]

فى ١٠ أكتوبر سنة ١٩٥٣

باسم الأمة

رئيس الجمهورية

بعد الاطلاع على المرسوم الصادر فى ٧ فبراير سنة ١٩٤٩ باعتماد النظام الأساسى لنادى الطيران المصرى المعدل بالمرسوم الصادر فى ٣٠ أكتوبر سنة ١٩٥٢ ؛

وعلى ما ارتآه مجلس الدولة .

وبناء على ماعرضه وزير الحربية وموافقة رأى مجلس الوزراء .

رسم بما هو آت :

المادة الأولى — يستبدل بالنظام الأساسى لنادى الطيران المصرى المرافق للمرسوم الصادر فى ٧ فبراير سنة ١٩٤٩ المشار اليه النظام الأساسى المرافق لهذا المرسوم .

المادة الثانية — على وزير الحربية تنفيذ هذا المرسوم ويعمل به من تاريخ نشره فى الجريدة الرسمية .

فى ١٠ أكتوبر سنة ١٩٥٣

وزير الحربية	رئيس الجمهورية
عبد اللطيف محمود البغدادى	محمد نجيب

---

(١) نشر النظام الأساسى لهذا النادى فى الوقائع المصرية رقم ٢٣ بتاريخ ١٤ فبراير سنة ١٩٤٩

(٢) نشر هذا المرسوم بالوقائع المصرية العدد ١٠٣ بتاريخ ٢٤ ديسمبر سنة ١٩٥٣ ومعه النظام الأساسى لنادى الطيران المصرى وفقا لآخر تعديل أدخل عليه .

النظام الأساسى[1]

لنادى الطيران المصرى سنة ١٩٥٣

الباب الأول – اسم النادى ومركزه الرئيسى وأغراضه وسلطته

مادة ١ – تأسس فى مصر سنة ١٩١٠ نادى للطيران يسمى الآن « نادى الطيران المصرى » ومركزه الرئيسى مدينة القاهرة[2] .

مادة ٢ – يرمى نادى الطيران المصرى إلى تشجيع ونشر وترقية الطيران فى مصر وللنادى أن يلجأ إلى جميع الوسائل لتحقيق هذه الأغراض فى حدود القوانين واللوائح وطبقاً للأنظمة والقواعد التى يضعها . ولا يجوز للنادى الاشتغال بالمسائل السياسية أو الدينية .

مادة ٣ – لنادى الطيران المصرى – بصفته الهيئة الوحيدة التى تمثل جمهورية مصر فى اتحاد الطيران الدولى الرياضى العام – السلطة الرياضية فى جميع شئون الطيران . وله أن يقوم بتنظيم المباريات الجوية ورقابتها وتسجيل الأرقام القياسية فى مصر عملا بأحكام قانون اتحاد الطيران الدولى الرياضى العام . وله أن يخصص دبلومات ومداليات ومكافآت أخرى للأشخاص الذين يمتازون فى الأعمال المتعلقة بالطيران .

الباب الثانى – عضوية النادى

مادة ٤ – يتكون النادى من :

(ا) أعضاء فخريين .

(ب) أعضاء عاملين .

(١) نشر فى الوقائع المصرية العدد ١٠٣ فى ٢٤ ديسمبر سنة ١٩٥٣ صفحة ٩

(٢) ارجع فى تاريخ هذا النادى لمؤلف الأستاذ جرجس عوض الله صفحة ١١٢ وما بعدها .

(ج) أعضاء لمدى الحياة[1] .

(د) أعضاء من الضباط العسكريين .

(ه) أعضاء مؤقتين .

(و) أمضاء منتسبين .

ويجب أن تتوافر فى العضو الشروط الآتية :

١ ـ أن يكون كامل الأهلية القانونية .

٢ ـ أن يكون حسن السمعة .

٣ ـ ألا تكون قد صدرت ضده أحكام مخلة بالشرف .

ومع عدم الاخلال بأحكام المادة ٣١ يكون للأعضاء لمدى الحياة والأعضاء من الضباط العسكريين جميع حقوق الأعضاء العاملين .

مادة ٥ — يجوز لمجلس ادارة النادى أن يختار للعضوية الفخرية بعض الشخصيات الممتازة ممن أدوا خدمات جليلة للطيران وممن يكون فى اختيارهم فائدة فى تحقيق أغراض النادى وللأعضاء الفخريين الحق فى أن يصبحوا أيضاً أعضاء عاملين فى النادى وفى هذه الحالة يعفون من اجراءات طلب الانضمام .

مادة ٦ — كل من يرغب فى أن يكون عضوا عاملا فى النادى يجب أن يرشحه اثنان من الأعضاء العاملين ويزكيه أحد أعضاء مجلس الادارة .

وإذا كان طالب العضوية من الضباط العسكريين وجب أن يرافق طلبه موافقة الرئاسة التى يتبعها على انضمامه للنادى .

---

(١) لتعرف شيئا عن اتحاد الطيران الدولى (فاى) ارجع الى مؤلف بومون فى قانون الطيران البريطانى طبعة سنة ١٩٥١ صفحة ٦٣ بند ٧٢ وكذلك صفحة ٥٢٦ عن مدارس الطيران فى انجلترا . (ض . ص)

وإذا كان طالب العضوية سيدة وجب أن يكون أحد المرشحين لها عضوا فى مجلس الإدارة .

ويجوز أن تقبل بغير اقتراع زوجات الأعضاء العاملين وكريماتهم غير المتزوجات على ألا يكون لهن الحق فى التصويت فى الجمعية العمومية .

مادة ٧ — لكل عضو عامل أن يصبح عضوا لمدى الحياة إذا أدى للنادى الاشتراك المحدد لذلك .

مادة ٨ — تمنح العضوية المؤقتة للنادى — بناء على ترشيح عضو عامل — للأشخاص الذين لا يقيمون فى القاهرة وانما يأتون اليها زائرين لمدة محدودة .

مادة ٩ — الأعضاء المنتسبون هم الأعضاء المنتمون إلى الهيئات التى يقبل مجلس الادارة انتسابها إلى النادى وفقاً لأحكام المادة الثالثة عشرة ولهم حق الانتفاع بدار النادى وبشتى نواحى نشاطه .

مادة ١٠ — لكل عضو عامل يغادر مصر الحق فى الاحتفاظ بعضويته مدة غيابه وعليه تقديم طلب مكتوب بذلك إلى مجلس الادارة .

مادة ١١ — على طالب العضوية أن يتقدم بطلبه إلى إدارة النادى بعد استيفاء الاجراءات المذكورة بالمواد السابقة ويعفى من هذه الاجراءات ومن الاجراءات المنصوص عليها فى المادة التالية رؤساء البعثات السياسية الأجنبية ومن يزكونهم من أعضاء بعثاتهم .

مادة ١٢ — يعلن اسم طالب العضوية فى لوحة الاعلانات بدار النادى لمدة عشرة أيام قبل موعد جلسة مجلس الادارة المعينة لنظر

الطلب . وللأعضاء أن يبعثوا إلى مجلس الادارة برأيهم فى الطلب فاذا قرر المجلس قبوله اعتبر العضو موافقاً على التزام العمل بالنظام الأساسى للنادى ولوائحه المعمول بها .

وإذا رأى عضوان من المجلس عدم قبول الطلب . تعين رفضه وأخطر الطالب بذلك كتابة ، على انه يجوز للمجلس بعد مضى ستة أشهر على قرار الرفض أن يعيد النظر فى الأمر بناء على طاب جديد بشرط أن يزكى الطالب عضوان آخران من الأعضاء العاملين .

مادة ١٣ — يجوز للهيئات المشتغلة بالطيران فى جمهورية مصر أن تنتسب إلى النادى بموافقة مجلس إدارته ويجب على كل هيئة ترغب فى الانتساب أن تقدم طلبا مكتوبا بذلك مرافقاً له المستندات الآتية :

(ا) صورة معتمدة من القرار الصادر فى هذا الشأن من السلطة التى تملك اصداره .

(ب) صورة من قانون الهيئة ونظامها ولائحتها الداخلية .

(ج) قائمة بأسماء أعضاء مجلس ادارة الهيئة .

وتعرض طلبات الانتساب على مجلس الادارة الذى يفصل فيها خلال شهرين من تقديمها . ويخصص لكل هيئة يقبل انتسابها صوت واحد فى الجمعية العمومية عن كل خمسة أعضاء مقبولين بشرط ألا يجاوز عدد الأصوات التى تخصص لكل هيئة أربعة أصوات .

ولكل هيئة منتسبة إلى النادى حق الانسحاب منه بقرار تصدره السلطة المختصة فيها ويعتبر الانسحاب من تاريخ ابلاغ النادى ذلك القرار بارسال صورة معتمدة منه .

ولا يكون للهيئة المنسحبة أى حق فى استرداد المبالغ التى تكون قد أدتها للنادى ، وتكون مسئولة عن اشتراك السنة التى تم فيها الانسحاب.

مادة ١٤ — تسقط العضوية من النادى :

(١) بالاستقالة إذا أصدر مجلس الادارة قراراً نهائيا بقبولها .

فاذا رغب العضو المستقيل فى الانضمام ثانية عومل معاملة طالب العضوية الجديد .

(٢) بصدور حكم مخل بشرف العضو أو سمعته . وفى حالة اتهام العضو بما يمس شرفه أو سمعته يجوز لمجلس الادارة أن يقرر باجماع الحاضرين وقفه حتى يصدر الحكم .

(٣) بالفصل :

(ا) إذا تأخر العضو عن أداء الاشتراك السنوى لمدة شهرين ، رغم تنبيهه إلى أدائه بكتاب موصى عليه مكتوب بعلم وصول .

(ب) إذا خالف العضو نظام النادى أو لائحته الداخلية مخالفة يرى مجلس الإدارة انها تستلزم الفصل .

ولا يصدر قرار الفصل فى هذه الحالة إلا بعد استدعاء العضو المسئول لسماع أقواله وموافقة ثلثى أعضاء مجلس الادارة .

(ج) إذا رأى مجلس الادارة بأغلبية ثلثى أعضائه ضرورة فصل العضو لصالح النادى .

وليس لمن تسقط عضويته أن يسترد أى مبلغ مما أداه للنادى ولا أن يطالب بأى تعويض لأى سبب أيا كان سبب سقوط العضوية ويظل مسئولا عن اشتراك السنة التى انتهت عضويته خلالها .

ملاحظة : مصر من بين الدول التى قبلت العمل بنظام دفاتر المرور الجمركى (تربتيك) منذ سنة ١٩٣١ ونادى الطيران المصرى يضمن دفع الرسوم الجمركية المؤقته على الطائرة الخصوصية الأجنبية التى تحمل من نادى بلدها (التربتيك) وتفكر الآن مصلحة الطيران فى تعديل هذه المادة اعمالا لسياستها الجديدة فى تشجيع الطيران وازالة العوائق من سمائه . وكتبت للجمارك بذلك فعلا (ص . ض)

الباب الثالث ـ التحكيم

مادة ١٥ — إذا حدث خلاف بين أحد أعضاء النادى وبين مجلس إدارته على أمور تتعلق بعلاقته بالنادى جاز للعضو عرض هذا الخلاف على هيئة التحكيم المنصوص عليها فى المادة التالية بشكوى يقدمها لسكرتيرية النادى بكتاب موصى عليه مصحوب بعلم وصول .

مادة ١٦ — تشكل هيئة التحكيم من ثلاثة من أعضاء النادى تنتخبهم الجمعية العمومية من غير أعضاء مجلس الإدارة ويكون انتخابهم بالاقتراع السرى لمدة عام .

مادة ١٧ — فى الأسبوع الثانى لتقديم الشكوى تجتمع هيئة التحكيم لفحصها وتحديد موعد للفصل فيها خلال الخمسة عشر يوما التالية . وعليها أن تدعو العضو الشاكى بكتاب موصى عليه مصحوب بعلم وصول يرسل قبل الموعد بسبعة أيام على الأقل تخطره فيه بيوم الاجتماع وساعته وعلى الهيئة أن تسمع أقوال العضو الشاكى وتثبتها فى محضر يوقعه ومع ذلك يجوز للهيئة مباشرة عملها فى حالة غياب ذلك العضو بعد تكليفه الحضور وفقاً لأحكام الفقرة السابقة .

مادة ١٨ — يصدر قرار هيئة التحكيم بموافقة اثنين من أعضائها ويكون نهائياً غير قابل للمعارضة فيه . ولا يجوز ان يكون هذا القرار موضع نزاع أمام القضاء .

الباب الرابع ـ مالية النادي

مادة ١٩ — تتكون الموارد المالية للنادى مما يأتى :

١ — رسم الدخول فى عضوية النادى .

٢ — اشتراكات الأعضاء .

٣ — تبرعات الأفراد والهيئات التى يوافق مجلس الادارة على قبولها .

٤ — الاعانات التى تمنح للنادى .

٥ — ايراد ممتلكات النادى .

٦ — ريع المنشآت التى يرخص للنادى فى استغلالها .

٧ — أية موارد أخرى يقرها مجلس الادارة .

ويجب أن تودع أموال النادى أحد البنوك بالقاهرة .

مادة ٢٠ — تبتدىء السنة المالية للنادى فى أول يناير وتنتهى فى آخر ديسمبر من كل سنة .

مادة ٢١ — رسم الدخول فى عضوية النادى ستة جنيهات يؤديها الأعضاء العاملون والأعضاء لمدى الحياة ويعفى منها الأعضاء الفخريون والأعضاء من الضباط العسكريين ومن البعثات السياسية الأجنبية وزوجات الأعضاء وكريماتهم والأعضاء المؤقتون .

وتؤدى الهيئة المنتسبة رسم دخول مقداره ستة جنيهات عن كل خمسة من أعضائها المقبولين فى النادى . ويكون رسم الدخول ثلاثة جنيهات للأعضاء العاملين الذين يؤدون اشتراكا مخفضاً .

مادة ٢٢ — يؤدى الأعضاء اشتراكا سنويا بالفئات الآتية :

(ا) ستة جنيهات للأعضاء العاملين .

(ب) أربعة جنيهات للعضوات .

(ج) ستة جنيهات للأعضاء من الضباط العسكريين عدا ضباط القوات الجوية فيكون اشتراكهم ثلاثة جنيهات .

(د) ثلاثة جنيهات للطيارين المدنيين وباقى أعضاء هيئة قيادة الطائرات ومهندسى الطيران على أن يكونوا جميعا حاصلين على أجازات سارية المفعول وقت التحاقهم بالنادى — وكذلك لمن يرى مجلس الادارة منحه هذا الامتياز من المشتغلين بشئون الطيران .

(هـ) جنيهين لعقيلات الأعضاء وكريماتهم .

(و) جنيها واحداً للأعضاء المقيمين خارج جمهورية مصر إلا إذا كانت اقامتهم فى الخارج لعمل حكومى ففى هذه الحالة يعفون من اداء الاشتراك .

(ز) تؤدى الهيئات المنتسبة إلى النادى اشتراكا سنويا قدره خمسة عشر جنيها عن كل خمسة من أعضائها المقبولين فى النادى .

وتستحق الاشتراكات فى أول يناير عن السنة كلها فيما عدا اشتراكات الأعضاء من الضباط العسكريين فتستحق اشتراكاتهم مقدما عن كل فترة ثلاثة أشهر تبدأ فى أول يناير وابريل ويوليه واكتوبر — أو عن كل جزء من هذه الفترات .

مادة ٢٣ — يؤدى العضو لمدى الحياة اشتراكا قدره مائة جنيه دفعة واحدة .

مادة ٢٤ — يخصص عشر الايراد الصافى للنادى لتكوين مال احتياطى له . ويقف هذا التخصيص عند ما يبلغ الاحتياطى نصف الايراد الكلى السنوى .

ويضاف إلى المال الاحتياطى كل ماتقرر الجمعية العمومية ضمه اليه.

ولا يستثمر المال الاحتياطى إلا فى سندات الحكومة المصرية أو سندات مضمونة منها .

الباب الخامس — إدارة النادى

مادة ٢٥ — يدير النادى جلس إدارة مكون من تسعة أعضاء مصريين — تنتخبهم الجمعية العمومية بالاقتراع السرى ، ومن الرئيس — وينتخب المجلس من بين أعضائه الوكيل والسكرتير العام وأمين الصندوق وتكون العضوية فى مجلس الادارة لمدة ثلاث سنوات ويجدد المجلس بنسبة الثلث كل سنة ويكون خروج الثلثين الأولين بالاقتراع السرى ثم يكون التجديد بعد ذلك تبعا للأقدمية ويجوز دائماً إعادة انتخاب الأعضاء الخارجين .

وإذا خلا مركز عضو فى مجلس الادارة قبل انتهاء مدة عضويته عين المجلس خلفا له على أن تنتهى عضويته عند أول اجتماع للجمعية العمومية وعندئذ تتولى الجمعية اقرار تعيينه أو انتخاب غيره للمدة الباقية من عضوية سلفه .

ولا يمنح أعضاء مجلس الادارة أية مكافأة عن الأعمال التى يقومون بها .

مادة ٢٦ — يجتمع مجلس الادارة فى مقر النادى اثنى عشرة مرة على الأقل فى كل عام بدعوة من الرئيس وفى الموعد الذى يحدده وكلما طلب ثلاثة من أعضائه انعقاده، وجبت دعوته خلال عشرة أيام من تاريخ تقديم الطلب . ولا يكون الاجتماع قانونياً إلا إذا حضره ستة أعضاء على الأقل .

وتصدر القرارات بأغلبية أصوات الحاضرين فاذا تساوت كان صوت الرئيس مرجحا . ويحرر محضر لكل جلسة يوقعه الرئيس والسكرتير العام وكل عضو يتخلف عن حضور جلسات المجلس ثلاث مرات متواليات بدون ابداء أسباب مقبولة يعتبر مستقيلا من عضويته .

مادة ٢٧ — يقوم مجلس الادارة بادارة شئون النادى فى كل ما لم يحتفظ به صراحة للجمعية العمومية ويقوم على الأخص بما يأتى :

١ — وضع اللائحة الداخلية للنادى .

٢ — وضع لائحة المباريات الجوية على أساس القواعد التى يتضمنها قانون اتحاد الطيران الدولى الرياضى العام .

٣ — اعداد مشروع الميزانية السنوية .

٤ — دعوة الجمعية العمومية إلى الانعقاد .

٥ — ايفاد مندوبين لتمثيل النادى فى مؤتمرات الطيران التى تعقدها الهيئات الدولية التى ينتسب إليها النادى .

٦ — النظر فى قبول التبرعات التى ترد للنادى عن طريق الوصية أو الهبة .

٧ — فحص عقود الشراء والبيع والايجار وغيرها واعتمادها .

٨ — اختيار البنك الذى تودع فيه أموال النادى وتقرير شروط ايداعها .

٩ — تعيين موظفى النادى وترقيتهم وتأديبهم وتحديد اختصاصاتهم .

١٠ — تنفيذ قرارات الجمعية العمومية .

مادة ٢٨ — يختص رئيس النادى بما يأتى :

١ — رياسة جلسات مجلس الادارة والجمعية العمومية .

٢ — تقرير جدول أعمال الهيئتين المذكورتين وتوقيع محاضرهما وتنفيذ قراراتهما .

٣ — تمثيل النادى أمام الادارة والقضاء وتوقيع العقود نيابة عنه . وإذا غاب الرئيس قام مقامه فى جميع اختصاصاته وكيل النادى .

ولمجلس الادارة فى حالة غياب الرئيس والوكيل — أن ينتخب من يرأس المجلس من بين أعضائه الحاضرين .

مادة ٢٩ — يقوم السكرتير العام بالأعمال الادارية وبارسال الدعوة إلى أعضاء مجلس الادارة والجمعية العمومية وتحرير محاضر جلسات هاتين الهيئتين وتوقيعها مع الرئيس أو من ينوب عنه وتسجيلها فى دفاتر خاصة . وتكون محفوظات النادى فى عهدته .

مادة ٣٠ — يختص أمين الصندوق بما يأتى :

١ — مراقبة ايرادات ومصروفات النادى وقيد حساباتهما .

٢ — ايداع نقود النادى وسنداته البنك الذى يختاره مجلس الادارة .

٣ — تقديم الحسابات الشهرية والسنوية إلى مجلس الادارة .

٤ — التوقيع مع الرئيس أو من يقوم مقامه على الشيكات وأذونات الصرف وفى حالة غياب أمين الصندوق يفوض مجلس الادارة من يقوم مقامه لامضاء الشيكات أو أذونات الصرف .

الباب السادس — الجمعية العمومية

مادة ٣١ — تتكون الجمعية العمومية للنادى من جميع الأعضاء الذين لهم الحق فى التصويت وتجتمع بصفة عادية مرة فى شهر مارس من كل سنة وبصفة غير اعتيادية كلما رأى مجلس الإدارة ضرورة لذلك أو إذا قدم اليه طلب مكتوب يرفع من ربع الأعضاء الذين لهم حق الاشتراك فى الجمعية العمومية .

ويعلن عن تاريخ الانعقاد فى لوحة الاعلانات بالنادى وفى إحدى الصحف اليومية قبل تاريخ الانعقاد بخمسة أيام على الأقل .

ولا يجوز لأى عضو حضور الجمعية العمومية إلا إذا كان قد أدى الاشتراكات المستحقة عليه عن السنة كلها . ويجوز للأعضاء الذين يتعذر عليهم حضور الجمعية العمرمية أن يوكلوا عنهم من يمثلهم من أعضائها ولا يجوز لعضو أن ينوب عن أكثر من عضوين غائبين ويرسل التوكيل لسكرتيرية النادى قبل موعد انعقاد الجمعية العمومية بأربع وعشرين ساعة على الأقل .

ولا يكون انعقاد الجمعية صحيحا إلا إذا حضره بالذات أو بالانابة ثلث الأعضاء الذين لهم حق حضورها فاذا لم يتوافر هذا العدد أجل الاجتماع ودعيت الجمعية إلى اجتماع ثان ترسل الدعوة اليه خلال ثمانية أيام من تاريخ الاجتماع الأول مع اعطاء الأعضاء مهلة أسبوعين على الأقل من تاريخ الاخطار .

ويكون الانعقاد الثانى صحيحا مهما كان عدد الأعضاء الحاضرين .

ولا يجوز للجمعية العمومية أن تنظر فى أمر غير وارد فى جدول أعمالها الموزع على أعضائها مع الدعوة إلى الاجتماع .

وتصدر قرارات الجمعية العمومية بأغلبية الأعضاء الممثلين فيها ويكون انتخاب أعضاء مجلس الادارة بالاقتراع السرى ويجوز أن تصدر القرارات الأخرى بالاقتراع السرى إذا طلب ذلك عشرة من أعضائها .

مادة ٣٢ — تختص الجمعية العمومية بما يلى :

١ — النظر فى تقرير مجلس الادارة .

٢ — اقرار الحساب الختامى للسنة المنتهية .

٣ — اعتماد مشروع ميزانية السنة الجديدة .

٤ — التصديق على اختيار أعضاء مجلس الادارة الذين عينوا خلال السنة .

٥ — انتخاب أعضاء مجلس الادارة .

٦ — انتخاب مراقب الحسابات .

٧ — انتخاب هيئة التحكيم .

٨ — النظر فى كل ما يقدمه مجلس الادارة اليها من مقترحات .

مادة ٣٣ — يقدم مجلس الادارة جميع المسائل إلى الجمعية العمومية مشفوعة برأيه فيها ولكل عضو أن يقدم للجمعية العمومية ما شاء من الاقتراحات منفردا أو مع غيره من الأعضاء وتقدم الاقتراحات إلى مجلس الادارة قبل نهاية شهر يناير من كل سنة وعلى المجلس أن يقدمها إلى الجمعية العمومية مشفوعة برأيه فيها .

ملاحظة : راجع عن الملاحة الجوية السياحية المواد من ٨٣٩ — ٨٤٧ فى القانون الايطالى للطيران الصادر بتاريخ ٣٠ مارس سنة ١٩٤٢ ونفذ من ٢١-٤-١٩٤٢ (ض . ص)

الباب السابع ــ تعديل النظام الأساسى وحل النادى

مادة ٣٤ ــ لا يجوز النظر فى تعديل النظام الأساسى للنادى إلا بناء على اقتراح مجلس الادارة أو بناء على طلب مكتوب يقدم اليه موقعا من ثلث أعضاء النادى ويصدر قرار التعديل من الجمعية غير العادية بموافقة ثلثى الأعضاء الممثلين فيها .

مادة ٣٥ ــ لا يجوز النظر فى حل النادى إلا بناء على اقتراح يقدمه مجلس الادارة إلى الجمعية العمومية منعقدة بصفة غير عادية .

ولا يكون قرار الحل صحيحا إلا إذا وافقت عليه أغلبية ثلثى أعضاء الجمعية العمومية .

مادة ٣٦ ــ إذا اتخذت الجمعية العمومية قراراً بحل النادى فعليها أن تنتخب لجنة من خمسة من أعضائها لتصفية أعماله وتحويل أمواله إلى وزارة الشئون الاجتماعية .

مادة ٣٧ ــ كل قرار بتعديل النظام الأساسى للنادى أو بحله لا يكون نهائياً إلا إذا صدر مرسوم باعتماده .

فى فرنسا

ينظم نوادى الطيران الفرنسية القانون الصادر فى أول يوليو سنة ١٩٠١ ويربط بينها اتحاد وطنى لرياضة الطيران ،(مقره فى باريس بالبناء رقم ٧ طريق الرئيس ريمون بوانكارية) رقم التليفون (كليبر ٦٨ ــ ٧٥) .

وتعنى هذه النوادى بتشجيع الطيران الشراعى والطيران الخفيف والبارشوتيزم . كذلك ارجع الى مرسوم ٦ ديسمبر سنة ١٩٤٤ الذى انشأ الاتحاد الوطنى للطيران . والقرار الوزارى الفرنسى ٢٧ أبريل سنة ١٩٥١ (ص . ض)

المذكرة الايضاحية

لمرسوم تعديل إعتماد النظام الأساسى لنادى الطيران المصرى

بتاريخ ٧ فبراير سنة ١٩٤٩ صدر مرسوم باعتماد النظام الأساسى لنادى الطيران المصرى ثم عدل بالمرسوم الصادر فى ٣٠ اكتوبر ١٩٥٢ وتمشياً مع الأوضاع الجديدة فقد رؤى تعديل النظام الأساسى للنادى ليتمكن من أداء رسالته فى العهد الجديد كما رؤى ألا يكتفى بالتعديل الجزئى وأن تراجع مواد النظام الأساسى كلها لتعديل ما يقتضى الأمر تعديله (١) .

وأهم ما اشتملت عليه التعديلات ما نصت عليه المادة الرابعة من انشاء نوع جديد من العضوية خاصاً بالأعضاء من الضباط العسكريين — واشترط فى المادة السادسة موافقة الرياسة التى يتبعها كل منهم على انضمامه للنادى . كما رؤى تيسيراً لأدائهم الاشتراكات النص على أن تستحق اشتراكاتهم مقدماً عن كل مدة ثلاثة أشهر تبدأ فى أول ابريل ويولية واكتوبر وذلك فى الفقرة الأخيرة من المادة ٢٢ .

كما رؤى تخويل مجلس الادارة سلطة فصل الأعضاء متى اقتضت مصلحة النادى ذلك واشترط فى هذه الحالة موافقة ثلثى أعضاء مجلس الادارة (المادة ١٤) .

ونص كذلك فى الفقرة (و) من المادة ٢٢ على اعفاء الأعضاء العاملين المقيمين خارج جمهورية مصر لعمل حكومى رسمى من أداء الاشتراك للنادى إذ أن وجود هولاء الأعضاء فى الخارج وعدم انتفاعهم بالنادى انما يرجع لأسباب خارجة عن ارادتهم .

(١) أعدت مراقبة الجمارك بوزارة المالية مشروع قانون بتاريخ يناير سنة ١٩٥٤ يهدف الى اعفاء الطائرات الخاصة ومعداتها وكذا قطع الغيار التى يستوردها أعضاء نادى الطيران المصرى من الرسوم الجمركية . وكان النادى يسعى أيضا الى اعفاء البنزين وزيوت الوقود ... ولا يزال المشروع كما هو حتى يناير سنة ١٩٥٤ . (ض . ص)

وفيما عدا هذه التعديلات الجوهرية فان باقى مواد النظام الأساسى لم يدخل عليها من التعديلات إلا ما اقتضته الصياغة أو ما استوجبته التعديلات الأساسية للنظام .

وتتشرف وزارة الحربية بعرض مشروع المرسوم المرافق على مجلس الوزراء مفرغاً فى الصيغة القانونية التى أقرها مجلس الدولة رجاء الموافقة عليه واستصداره .

وزير الحربية

قائد جناح (أ . ح)

عبد اللطيف محمود البغدادى

آمال السياحة الجوية فى شرق فرنسا

هذا عنوان مقال رائع كتبه الأستاذ هنرى مورير استعرض فيه نوادى الطيران فى الالزاس واستراسبورج واللورين . منشور فى المجلة العامة للطيران الفرنسى سنة ١٩٥٠ فى ١٥ صفحة من ١٢٠٢

كما أوصى بالرجوع الى مؤلف البروفسور ميشيل جوجلار أستاذ قانون الطيران بجامعة بوردو ، فقد خصص فصلا بأكمله لنوادى الطيران وأشار الى كثير من أحكام المحاكم الفرنسية والأجنبية فى أقضية نوادى الطيران . وكتابه قانون الطيران طبعة باريس سنة ١٩٥٢ صفحة ١٥٢ وما بعدها .

راجع مؤلف الصاغ بومون فى قانون الطيران طبعة سنة ١٩٥١ صفحات : ٦٣ حيث يشير الى اتحاد الطيران الدولى (فاى) وصفحة ٥٢٧ عن نوادى الطيران فى انجلترا . (ض . ص)

الطيران الشراعى

قرار مجلس الوزراء فى ٢١ يناير سنة ١٩٥١
بفتح اعتماد تشجيع الطيران الشراعى

مدرج بالباب الثالث من ميزانية مصلحة الطيران المدنى للسنة المالية الحالية (١٩٥٠ ـ ١٩٥١) مبلغ اجمالى مقداره ١٢,٠٠٠ ج لتشجيع الطيران الشراعى — ومقيد الصرف عليه بموافقة اللجنة المالية .

ويؤخذ من كتاب لـ زارة الحربية والبحرية تاريخه ٢٥ نوفبر سنة ١٩٥٠ أنه تشكلت لجنة للنظر فى التوزيع هذا المبلغ ووضع الأسس التى يصرف بمقتضاها لنشر وتشجيع الطيران الشراعى وقد اتخذت اللجنة قرارات تتلخص فيما يلى :

(أولا) يلزم إنشاء معهد ليتولى تعليم الطيران الشراعى على أن يكون تابعاً لمجلس إدارة نادى الطيران الملكى لما له من خبرة سابقة فى هذه الناحية .

(ثانيا) لضمان اشراف الحكومة على هذا المعهد يشكل مجلس للطيران الشراعى برئاسة وكيل وزارة الحربية والبحرية لشئون الطيران وعضوية مندوبين من السلاح الجوى الملكى ومصلحة الطيران المدنى وحضرة سكرتير مالى وزارة الحربية والبحرية ومندوبين اثنين من نادى الطيران الملكى — ولمعالى وزير الحربية والبحرية أن يضم اليهم عضوين على الأكثر من ذوى الخبرة — والمهتمين بالطيران الشراعى .

(ثالثا) يختص مجلس الطيران الشراعى بالأمور الآتية[1] :

١ — تعيين مدير المعهد بناء على توصية مجلس إدارة نادى الطيران الملكى .

---

(١) تفكر الحكومة هذه الأيام جديا فى وضع قانون جديد لتنظيم الطيران الشراعى فى مصر لما له من أهمية قصوى فى نهضة الطيران وانتشاره . (ض ٠ ص) ١٩٥٤/٢/١

٢ — سلطة الشراء والصرف فى حدود المبالغ المعتمدة لهذا الغرض الميزانية دون الرجوع إلى وزارة المالية .

٣ — اقرار اللائحة الداخلية للمعهد التى يضعها مجلس إدارة نادى طيران المدنى .

(رابعا) يتناول اختصاص مجلس إدارة نادى الطيران الملكى فيما يتعلق بالمعهد المسائل الآتية :

١ — تعيين المستخدمين والعمال الذين لا تتجاوز مرتباتهم عشرين جنيهاً فى الشهر فى حدود ميزانية المعهد .

٢ — يقدم لمجلس الطيران الشراعى تقريراً كل ستة شهور يبين مدى نشاط المعهد .

٣ — يقوم بوضع اللائحة الداخلية للمعهد وتشمل شروط الامتحان والتخرج ومواعيد الدراسة ونظام منح الشهادات ...الخ مع مراعاة ماتقرره المنظمة الدولية للطيران المدنى[1] .

(خامسا) توزيع الـ ١٢ الف جنيه السابق الاشارة اليه كالآتى :

١ — المصروفات الانشائية :

جنيه	
٦٠٠٠	لمشترى طائرات شراعية
١٠٠٠	ونش لسحب الطائرات .
٧٥٠	عربة نقل مهمات وسحب المقطورة .
٢٥٠	مقطورة لنقل الطائرة .
٢٠٠	ورشة لتصليح الطائرات .

(١) راجع مؤلف بومون فى قانون الطيران طبعة سنة ١٩٥١ صفحة ٥٢٦ بند ٥٨١ وما بعدها .

جنيه	
٨٠٠	قطع غيار وخلافه .
٥٠٠	نماذج طائرات
١٣٠٠	مصاريف نثرية غير منظورة
١٠٨٠٠	

٢ — المصروفات المتكررة :

(ا) مرتبات بما فى ذلك علاوة الغلاء :

جنيه	عدد	
١٢٠٠	١	مدير المعهد ويقوم بعمل كبير المهندسين
١٢٠٠	٢	معلم
٦٠٠	٢	معلم نماذج
٣٦٠	١	مهندس أرضى
٢٤٠	١	سكرتير المعهد
٤٥٠	٣	نجارين طائرات
١٥٠	١	سواق
٢٠٠	٢	عمال (نجار وبراد)
٢٠٠	٢	خفير
٤٦٠٠		جملة المرتبات

(ب) صيانة وتشغيل :

جنيه	
١٠٠٠	تأمين للمعلمين والأفراد والطائرات
٢٠٠	بنزين
٢٠٠	صيانة الطائرات الشراعية

جنيه	
٥٠٠,ـــ	مصروفات نماذج الطائرات
٢٠٠,ـــ	تجديد الشهادات
٥٠٠,ـــ	مصروفات غير منظورة (صندوق ادخار — مسابقات—تليفون — تلغراف—مياه وانارةالخ)
٢,٦٠٠	جملة الصيانة والتشغيل
٧,٢٠٠	« المصروفات المتكررة

جنيه	
١,٢٠٠	مايلزم منها فى المدة الباقية من السنة المالية الحالية
١٢,٠٠٠	الجملة العمومية

وقد بحثت اللجنة المالية هذا الموضوع ورأت أن يخصص لهذهالأعمال مبلغ ١٠,٠٠٠ ج فقط من أصل المبلغ المدرج لتشجيع الطيران الشراعى وقدره ١٢,٠٠٠على أن يمنح بصفة اعانة للنادى المذكور الذى يتولى انشاء معهد تعليم الطيران الشراعى ويكون مسئولا عن تعيين الموظفين وتنفيذ اشتراطات وزارة الحربية والبحرية باشراف مجلس الطيران الشراعى على المعهد كما هوموضح فيما تقدم .

وانى أتشرف برفع رأىاللجنة هذا الى مجلس الوزراء للتفضلباقراره .

السكرتير

وزيرالمالية
ورئيس اللجنة المالية

نمرة ١١٠ — ٢٧/٢ (٦٤٣)

الى وزارة الحربية والبحرية

وقد أبلغت وزارة المالية

وافق مجلسالوزراء بجلسته المنعقدة فى ٢١ يناير ١٩٥١ علىرأى اللجنة المالية المبين فى هذه المذكرة (فيما عدا الفقرة الأخيرة من رأى اللجنة المحصورة بين قوسين والمشطوبة بالمداد الأحمر)

رئيس مجلس الوزراء

الطيران الشراعى

قرار وزارى بتشكيل مجلس للطيران الشراعى

١٩ فبراير سنة ١٩٥٢

بعد الاطلاع على قرار مجلس الوزراء الصادر فى ٢١ يناير سنة ١٩٥١

قـــرر :

مادة ١ — يشكل مجلس للطيران الشراعى على الوجه الآتى :

الدكتور عبد الرحمن الساوى (بك)، وكيل وزارة الحربية والبحرية لشئون الطيران — رئيساً .

المهندس مصطفى رياض مرسى ، مدير عام مصلحة الطيران المدنى ، عضواً

أحمد (بك) نيازى ، سكرتير مالى وزارة الحربية والبحرية — عضواً .

المهندس عثمان حمدى ، مراقب الأقسام الهندسية بمصلحة الطيران المدنى — عضواً .

قائد اللواء الجوى ابراهيم حسن جزارين ، السلاح الجوى الملكى — عضواً .

قائد اللواء الجوى محمود صدقى المليجى ، السلاح الجوى الملكى — عضواً

المهندس محمد سليمان الحكيم مراقب شئون الطيران المدنى بالوزارة — عضواً

قائد الأسراب مصطفى مرتجى سكرتير فنى الوزير لشئون الطيران — عضواً

حضرة (صاحب العزة) القائمقام اسماعيل (بك) شرين وكيل نادى الطيران (الملكى) — عضواً .

لأستاذ على بهجت ، أمين صندوق نادى الطيران — عضواً .

مادة ٢ — تكون اختصاصات هذا المجلس هى المنصوص عنها فى قرار مجلس الوزراء السالف الذكر .

مادة ٣ — على كيل وزارة الحربية والبحرية لشئون الطيران تنفيذ هذا

القاهرة سنة ١٣٧٠ (١٩٥١/٢/١٩)

وزير الحربية والبحرية

صورة محولة إلى حضرة (صاحب العزة) مدير عام مصلحة الطيران المدنى .

رجاء التكرم بالعلم .

محمد سليمان الحكيم

مراقب شئون الطيران المدنى

ملاحظة : الغى هذا القرار بالقرار الوزارى رقم ٩٢٤ الصادر فى ١٩٥٢/١٠/١١

فى الطيران الشراعى

ارجع الى بحث قيم فى هذا الموضوع منشور بمجلة الطيران الفرنسية لسنة ١٩٤٧ صفحة ٥٩٠ تجد فيه تحديد الأغراض الوطنية من الطيران الشراعى ووسائل معونة الدولة لهذا النوع من الطيران ومدى ارتباطه بنوادى الطيران . كذلك بالمقال احصاء عام عن مختلف أوجه نشاطه .

أما فى بريطانيا فقد كتب عنه وأحصى نصوص القانون الانجليزى الذى تحكم الطيران الشراعى (جلا يدنج) العلامة الفقيه الصاغ بومون فى كتابه قانون الطيران الانجليزى طبعة لونده سنة ١٩٥١ صفحة ١٠٤٦ البند ٦٦ راجع المادة ١٨ فقرة خامسة من قانون الملاحة الجوية البريطانى الصادر فى أول أبريل سنة ١٩٤٩

(ض . ص)

قرار وزارى رقم ٩٢٤

بإعادة تشكيل مجلس الطيران الشراعى

فى ١١ أكتوبر سنة ١٩٥٢

بعد الاطلاع على قرار مجلس الوزراء الصادر فى ٢١ يناير سنة ١٩٥١

وعلى القرار الصادر فى ١٩ فبراير سنة ١٩٥١ بتشكيل مجلس الطيران الشراعى

قـــرر :

مادة ١ — يعاد تشكيل مجلس الطيران الشراعى على الوجه الآتى :

١ — وكيل وزارة الحربية والبحرية لشئون الطيران رئيساً .

٢ — عضوان من القوات الجوية تقوم رئاسة القوات الجوية باختيارهما

٣ — عضوان تقوم مصلحة الطيران المدنى باختيارهما من موظفيها .

٤ — عضوان من مجلس إدارة نادى الطيران الملكى يقوم مجلس إدارة النادى باختيارهما .

٥ — سكرتير مالى وزارة الحربية والبحرية .

٦ — سكرتير فنى شئون الطيران بوزارة الحربية والبحرية .

٧ — مراقب شئون الطيران المدنى بوزارة الحربية والبحرية .

مادة ٢ — تكون اختصاصات مجلس الطيران الشراعى هى المنصوص عنها فى قرار مجلس الوزراء الصادر فى ٢١ يناير سنة ١٩٥١ .

مادة ٣ — يلغى القرار الوزارى الصادر فى ١٩ فبراير سنة ١٩٥١ بتشكيل مجلس الطيران الشراعى .

مادة ٤ — على وكيل وزارة الحربية والبحرية تنفيذ هذا القرار .

القاهرة فى سنة ١٣٧١ هـ ١١ أكتوبر سنة ١٩٥٢ م

محمد نجيب
وزير الحربية والبحرية

معهد الطيران الشراعى

اللائحة الداخلية للمعهد

٨ نوفمبر سنة ١٩٥٢

مادة ١ — شروط الالتحاق : يشترط فى الطلبة ألا يقل عمرهم عن ١٦ عاماً ولا يزيد عن ٣٠ عاماً ويجب أن يكون الطالب حاصلا على الأقل على شهادة اتمام الدراسة الابتدائية أو ما يعالها وأن يكون قد قضى على الأقل ثلاث سنوات فى احدى المدارس الثانوية أو الصناعية ويشترط كذلك نجاحه فى الكشف الطبى .

مادة ٣ — ابتداء الدراسة : تعقد ثلاث فرق سنوياً للتعليم الطيران الشراعى فى المواعيد الآتية :

الفرقة الأولى — يوم الجمعة الأول من شهر يناير .

الفرقة الثانية — يوم الجمعة الأول من شهر مايو .

الفرقة الثالثة — يوم الجمعة الأول شهر سبتمبر .

مادة ٣ — مواعيد الطيران : من الساعة ١٤,٠٠ إلى الساعة ١٧,٠٠ يومياً فيما عدا أيام الاثنين من كل أسبوع .

مادة ٤ — نظام المحاضرات : تلقى المحاضرات بدار المعهد بمطار مصر الجديدة كل يوم جمعة من الساعة ٩,٣٠ إلى الساعة ١٢,٣٠ ولن يمنح الطلبة المتخلفون عن حضور المحاضرات إجازات Licence ويكون القاء هذه المحاضرات بصالة المحاضرات بدار المعهد وعلى حضرات الأعضاء

والطلبة التواجد قبل ميعاد المحاضرة بعشر دقائق . وهم مسئولون شخصياً عن حسن السلوك أثناء المحاضرة حتى يمكن تحقيق الغرض السامى من هذه المحاضرات وعدم اضاعة وقت المحاضرين .

مادة ٥ – منهج الدراسة النظرية : ستلقى محاضرات فى العلوم الآتية :

نظرية الطيران – الإرصاد الجوية – الملاحة الجوية – تركيب وصناعة الطائرات – قوانين الطيران .

مادة ٦ – الشهادات : تمنح الشهادات الآتية وذلك طبقاً للقواعد الدولية :

١ – شهادة الطيران الشراعى حرف «أ» :

تمنح شهادة الطيران الشراعى حرف «أ» للطالب الذى يتمكن من الطيران منفرداً لمدة ثلاثون ثانية .

٢ – شهادة الطيران الشراعى حرف «ب» :

للطالب الذى يتمكن من الصعود والنزول ١٠ مرات فى خط مستقيم ثم يتمكن من عمل ١٠ دورات مع النزول حول المطار .

٣ – شهادة الطيران الشراعى حرف «ج» :

للطالب الذى يتمكن بمفرده من الطيران لمدة خمس دقائق بدون أن يفقد ارتفاع .

٤ – شهادة الطيران الشراعى حرف «ج» الفضية :

(ا) يبقى الطالب فى الجو لمدة أكثر من خمس ساعات .

(ب) يقطع الطالب مسافة ٥٠ كيلومتر .

(ج) يرتفع الطالب إلى ١٠٠٠ متر .

٥ – شهادة الطيران الشراعى حرف « ج » الذهبية :

(ا) يبقى الطالب فى الجو لمدة أطول من خمس ساعات .

(ب) يقطع الطالب مسافة قدرها ٣٠٠ كيلو متر .

مادة ٧ – المواصلات : نظراً لبعد المطار عن المواصلات فان المعهد سيتولى نقل الطلبة يومياً من أمام سينما روكسى إلى أرض التعليم ثم يعيدهم بعد انتهاء الطيران .

مادة ٨ – رسوم الطيران : يقوم مجلس إدارى نادى الطيران (الملكى) بتحديد رسوم الطيران ويعلن الأعضاء بذلك بواسطة نشرها بهذه اللوحة . الموجودة بدار نادى المعهد على أن يعمل بها من تاريخ نشرها بهذه اللوحة .

مادة ٩ – الرحلات : قد أعدت رحلات خاصة للراغبين من غير المشتركين – هذه الرحلات لها فئات خاصة تعلن عنها الادارة بلوحة اعلانات النادى .

مادة ١٠ – مواعيد النادى : يفتح النادى يومياً من الساعة الثانية بعد الظهر حتى الساعة التاسعة والنصف مساء أثناء فصل الصيف . ومن الساعة الواحدة والنصف حتى الساعة الثامنة مساء فى فصل الشتاء .

مادة ١١ – الزوار : مصرح للأعضاء باصطحاب زائرين على أن يقيد ذلك بالدفتر الخاص بمبنى النادى والموجود طرف السكرتيرة ويدون بهذا الدفتر اسم العضو واسم الزائر وتاريخ الزيارة وتوقيع العضو ورقم العضوية

مادة ١٣ – يجوز لمجلس إدارة نادى الطيران الملكي أن يسمح فى بعض الأحوال الخاصة لمن يقيمون خارج مدينة القاهرة وضواحيها بالتردد على النادى أثناء اقامتهم المؤقتة بالقاهرة لمدة لا تتجاوز أسبوعين وعلى أن يدون كل منهم اسمه بدفتر الزيارة المذكورة بالبند السابق .

مادة ١٣ — طلبات البوفيه : يقدم مع كل طلب تذكرة بالثمن المطلوب وعلى حضرات الأعضاء دفع الثمن عند استلام هذه التذكرة وتمزيقها بعد الدفع مباشرة . ويوجد بالنادى كشفاً بأسعار المشروبات وغيرها للرجوع اليه وقت الحاجة .

مادة ١٤ — أدوات ومهمات النادى : محظور على حضرات الأعضاء نقل أى أدوات النادى وإذا اقتضت الضرورة فيكون ذلك عن طريق الأشخاص المعينين للخدمة بالنادى . وعلى الأعضاء عمل كل ما يلزم للمحافظة على أدوات ومهمات النادى واستعمالها الاستعمال الكفيل بهذه المحافظة . كما انه ممنوع على حضرات الأعضاء أو الزوار دخول مطبخ النادى بأى حال من الأحوال .

مادة ١٥ — الشكاوى والاقتراحات : أعد بدار النادى دفتر للشكاوى والاقتراحات ليسجل به حضرات الأعضاء شكاويهم واقتراحاتهم وهذا الدفتر موجود بالغرفة رقم ١ (غرفة السكرتيرة) وعلى حضراتهم مراجعة هذا الدفتر بعد ٤٨ ساعة من كتابة الشكوى لمعرفة الرد على هذه الشكوى أو الاقتراح . ويلاحظ أنه غير مسموح لأحد من حضرات الأعضاء الاحتكاك بالخدم الموجودين أو توجيه اللوم أو تأنيبهم وعلى حضراتهم تدوين كل شكاويهم بهذا الخصوص بدفتر الشكاوى .

مادة ١٦ — السيارات والموتوسيكلات ...الخ : غير مصرح بترك العربات أو غيرها من وسائل الانتقال أمام دار المعهد بل تبقى هذه فى المكان المخصص لذلك خلف مبنى المعهد .

مادة ١٧ — الحيوانات الأليفة : غير مصرح باصطحاب الحيوانات الأليفة كالكلاب أو غيرها بدار النادى إلا إذا كانت موثوقة وفى صحبة أصحابها شخصيا

قرار وزارى رقم ٣٣ لسنة ١٩٣٨

خاص بالمحلقات (الطائرات الشراعية) [1]

وزير المواصلات

بعد الاطلاع على المواد الأولى والثانية والثالثة والخامسة والسادسة من المرسوم الصادر بتاريخ ٢٣ مايو سنة ١٩٣٥ بتنظيم الملاحة الجوية ؛

قرر ما هو آت :

مادة ١ — يقدم طلب الترخيص بطيران محلقة الى قسم الطيران المدنى بوزارة المواصلات بمصر مصحوبا بالمستندات الآتية :

(١) شهادة تسجيل المحلقة .

(٢) شهادة صلاحيتها للطيران .

(٣) قائمة بالآلات والأجهزة والمعدات التى تحملها المحلقة بما فى ذلك الأجهزة المعدة لسحبها أو قذفها فى الهواء .

(٤) سجل المحلقة .

(٥) بيان بدرجة انفراج زاوية انحدار المحلقة .

مادة ٢ — كل محلقة مطلوب الترخيص لها بالطيران، يجب تقديمها للفحص فى الوقت الذى يحدده قسم الطيران المدنى .

(*) نشر بالوقائع المصرية العدد الأول بتاريخ ٢ يناير سنة ١٩٣٩

(١) المادة السادسة من هذا القرار عدلت بقرار وزارى رقم ٨٧٢ لسنة ١٩٥٢ وجاء فى المذكرة التفسيرية لهذا التعديل أن تشجيع تعليم الطيران على المحلقات يجعل قومسيون طبى السلاح الجوى هو المختص بتقرير لياقة الطالب الطبية بدلا من القومسيون الطبى العام .

مادة ٣ – يشترط للترخيص بطيران محلقة، أن تكون مجهزة بالمعدات الآتى بيانها :

(١) جهاز من طراز معتمد لسحب المحلقة أو قذفها فى الهواء .

(٢) دليل السرعة الهوائية .

(٣) مقياس الارتفاع .

(٤) مقياس معدل الارتفاع أو الهبوط العمودى .

(٥) بوصلة .

(٦) جهاز لتسجيل الدوران والميل على المحور الطولى للمحلقة اذا استعملت فى الأوقات التى يتعذر فيها الرؤية الخارجية .

(٧) نور أحمر يرى من كل جهة اذا كان الطلب المقدم فى المادة الأولى يتضمن استعمال المحلقة بعد غروب الشمس وقبل شروقها .

وتعفى المحلقات التى لاتزيد زاوية انحدارها عن ١ فى ١٦ والتى لاتستعمل تبعا لذلك فى الطيران خارج منطقة المطار من جميع المعدات المبينة فى الفقرات من ٢ الى ٧

مادة ٤ – يجب أن يكون كل طيار يطير على محلقة ، حاصلا على شهادة أهلية معتمدة من قسم الطيران المدنى

مادة ٥ – يجب أن تحمل المحلقة المستندات الآتية اذا كانت معدة للطيران خارج منطقة المطار :

(١) شهادة الصلاحية للطيران .

(٢) شهادة التسجيل .

(٣) دفتر السجل .

(٤) شهادة أهلية الطيار .

مادة ٦ — يقدم طلب الترخيص باستعمال محلقة للطيران بقصد التعليم إلى قسم الطيران المدنى بوزارة المواصلات مصحوباً بالمستندات الآتية :

(١) ترخيص الطيران الصادر عن المحلقة .

(٢) وصف بكافة المعدات التى قد تكون مركبة بالمحلقة أو مستعملة على الأرض لسحبها أو قذفها فى الهواء وتفصيل طريقة استعمال كل منها .

(٣) الشهادات والرخص الحاصل عليها الأشخاص الذين يعهد اليهم بتعليم الطيران على المحلقات .

(٤) تعهد كتابى بعدم السماح لأى تلميذ بتعلم الطيران على المحلقات :

(ا) إذا كانت سنه أقل من ١٥ سنة .

(ب) إذا لم يحصل من القومسيون الطبي العام على شهادة بتقرير لياقته طبياً لهذا الطيران[١] .

وأية مخالفة لهذا التعد تعتبر مخالفة لاحكام هذا القرار .

مادة ٧ — لايجوز الترخيص باستعمال محلقات بقصد التعليم الابعد أن يقدم طالب الترخيص بوليصة تأمين يقبلها قسم الطيران المدني على أن تشمل هذه البوليصة جميع الاضرار التى قد تحدثها المحلقات التى يستعملها الطالب لأشخاص الغير أولممتلكاتهم والا مبلغ التأمين عن ٢٥٠ قرشا عن كل كيلوجرام من وزن المحلقة .

---

[١] عدلت بقرار ٨٧٢ لسنة ١٩٥٣

مادة ٨ — لا يجوز لأى شخص أن يمارس تعليم الطيران على المحلقات إلا بعد الحصول على إذن من قسم الطيران المدنى باعتماد الأرض والمنطقة المعدتين للتعليم طبقاً للقانون رقم ١٩ لسنة ١٩٢٠ باحتكار الحكومة للمطارات .

مادة ٩ — لا يجوز سحب محلقة بواسطة طائرة أخرى دون الحصول على إذن كتابى خاص بذلك من قسم الطيران المدنى ومراعاة الشروط التى يتضمنها ذلك الإذن .

مادة ١٠ — على وكيل الوزارة تنفيذ هذا القرار ، ويعمل به من تاريخ نشره ؟

تحريرا فى ٦ ذى القعدة سنة ١٣٥٧ (٢٨ ديسمبر سنة ١٩٣٨)

محمود غالب

ملحوظة : راجع ملاحق شيكاغو أرقام ١ و ٢ و ٦ لارتباطها بهذه المادة

أحكام القضاء

١ — بتاريخ ٢٠-١٠-١٩٣٢ أصدرت محكمة فيترى لى فرانسوا حكما قضى بان المحلقات الشراعية يسرى عليها حكم الطائرات تماما وتخضع لأحكام قانون الملاحة الجوية الفرنسية الصادر ٣١ مايو سنة ١٩٢٤ ولا يغير من الأمر شيئا أنها لا ترتفع عن الأرض من تلقاء نفسها ما دامت العبرة بقدرتها على التحليق فى الفضاء بمفردها وتستطيع أن تحفظ توازنها .

٢ — وبتاريخ ١١ يوليو سنة ١٩٥٠ أصدرت محكمة استئناف ديجون حكما يفرق بين المسئولية الجنائية والمسئولية المدنية المؤسسة على المادة ٥٣ من قانون الطيران الفرنسى سنة ١٩٢٤ . والمسئول كان يقود طائرة شراعية (محلقة) فصدم فتاة والتى بها فى قنال فغرقت .

المجلة الفرنسية لقانون الطيران سنة ١٩٥٠ ص ٣١١

(ض . ص)

قرار وزارى رقم ٨٧٢ لسنة ١٩٥٣

بتعديل القرار رقم ٣٣ لسنة ١٩٣٨ الخاص بالمحلقات (الطائرات الشراعية)

وزير الحربية

بعد الاطلاع على قرار وزير المواصلات رقم ٣٣ لسنة ١٩٣٨ الخاص بالملحقات (الطائرات الشراعية) .

وعلى ما ارتأته الجمعية العمومية لقسمى الرأى والتشريع بمجلس الدولة .

قررنا ما هو آت :

مادة ١ — يستبدل بالبند ٤ (ب) من المادة السادسة من القرار سالف الذكر النص الآتى :

(ب) إذا لم يحصل من قومسيون طبى القوات الجوية على شهادة بتقرير لياقته طبياً لهذا الطيران .

وأية مخالفة لهذا التعهد تعتبر مخالفة لأحكام هذا القرار .

مادة ٢ — يعمل بهذا القرار من تاريخ نشره فى الجريدة الرسمية .

القاهرة سنة ١٣٧٣ (٢٢ نوفبر سنة ١٩٥٣)

قائد جناح

عبد اللطيف محمود البغدادى

وزير الحربية

راجع قانون الطيران الهولندى الصادر فى ٣٠ يوليو سنة ١٩٢٦ ثم عدل فى ١٢ ديسمبر سنة ١٩٢٥ المواد من ١٥ — ١٧ عن شهادات اللياقة للاحة .

الفصل الخامس

فى المؤسسات المصرية للنقل الجوى واعاناتها

LES ENTREPRISES NATIONALES DE TRANS-PORT AÉRIENS ET SUBVENTIONS

(Air Transport Services)

ثم أول ترخيص بتنظيم الخطوط الجوية المنتظمة الأجنبية على سبيل المثال

(Authorization)

قرار رقم ٦٦٤

وزير الحربية

بعد الاطلاع على قرار مجلس الوزراء بتاريخ ١٠ يونيه سنة ١٩٥٣ بشأن اعانة شركات النقل الجوى المصرية وعلى المادة الخامسة الخاصة بتمثيل الحكومة فى مجلس ادارة مؤسسات النقل الجوى الوطنية بمندوب عن مصلحة الطيران المدنى .

قررنا ما هو آت :

مادة ١ — يعين اللواء الجوى أركان حرب ابراهيم حسن جزارين مدير عام مصلحة الطيران المدنى مندوبا للحكومة لدى شركتى مصر للطيران وشركة سعيدة[1] .

مادة ٢ — يختص سيادته فى الاشتراك فى مداولات مجلس ادارة الشركتين ويكون له حق الوقوف على جميع الأعمال التى تقوم بها الشركة وله حق الاعتراض على قرارات المجلس التى يرى فيها ما يضر بصالح المؤسسة أو ما يتعارض مع سياسة الحكومة فى شئون النقل الجوى أو مع الشروط المقررة للاعانة .

مادة ٣ — على السيد وكيل وزارة الحربية لشئون الطيران تنفيذ هذا القرار .

قائد جناح

عبد اللطيف محمود البغدادى

---

(١) المادة ١٧ من القانون الفرنسى رقم ٤٠٣٧ بتاريخ ١٩٤١/٩/١٩ عن تنظيم الطيران المدنى الفرنسى تنص هى أيضا على أن الرقابة الحكومية على شركات الطيران الفرنسية يتولاها السيد مدير الطيران المدنى الفرنسى .

شركة مصر للطيران

مرسوم

بتأسيس شركة مساهمة تدعى شركة مصر للطيران

٧ مايو سنة ١٩٣٢

بعد الاطلاع على عقد الشركة الابتدائى المحرر بصفة عرفية بالقاهرة فى ٢٣ و٢٥ أبريل سنة ١٩٣٢ بين :

بنك مصر ، شركة مساهمة مصرية ، مركزها فى القاهرة ، وممثلة قانوناً.

ومحمد طاهر باشا ، من ذوى الأملاك ، مصرى ، ومقيم بالقاهرة .

وأحمد مدحت يكن باشا ، وزير سابق ، ومن ذوى الأملاك ، مصرى ومقيم بالقاهرة .

ومحمد طلعت حرب باشا ، عضو مجلس الادارة المنتدب ببنك مصر ، مصرى ، ومقيم بالقاهرة .

وعيسوى زايد باشا ، من ذوى الأملاك ، مصرى ، مقيم بالقاهرة .

وحسن مظلوم باشا ، من ذوى الأملاك ، مصرى ، ومقيم بالقاهرة .

والدكتور فؤاد سلطان ، عضو مجلس الادارة المنتدب ببنك مصر ، مصرى ومقيم بالقاهرة .

والمستر هيلارى نيجل سانت فاليرى نورمان ، عضو مجلس ادارة شركات ، مقيم فى هستون ايربورت ، هاونسلو ، فى مقاطعة ميدلسكس (بانجلترا) بريطانى الجنسية ، وهو ممثل قانونا .

والمستر ف.١.١. منتز ، مدير شركة ايرورك لمتد ، مقيم فى هستون ايربورت ، هاونسلو (بانجلترا) ، بريطانى الجنسية ، وهو ممثل قانوناً.

وايرورك لمتد ، شركة مساهمة انجليزية ، مركزها فى هستون ، هاونسلو ، فى مقاطعة ميدلسكس (بانجلترا) ، وهو ممثل قانوناً .

وجبرائيل تقلا بك ،من ذوى الأملاك ، مصرى ومقيم بالقاهرة .

وكمال علوى افندى ، من ذوى الأملاك ، مصرى ، مقيم بالقاهرة.

وعبد الله فكرى أباظه افندى ، من ذوى الأملاك ، مصرى ، ومقيم بالقاهرة .

لأجل تأسيس شركة مساهمة تدعى : (شركة مصر للطيران) .

وبعد الاطلاع على نظام شركة المساهمة المذكورة .

وبعد الاطلاع على المادة ٤٦ من قانون التجارة المختلط .

وبناء على ماعرضه علينا وزير المالية ، وموافقة رأى مجلس الوزراء .

رسمنا بما هوآت(١) :

مادة ١ — رخص لبنك مصر ومحمد طاهر باشا وأحمد مدحت يكن باشا ومحمد طلعت حرب باشا وعيسوى زايد باشا وحسن مظلوم باشا والدكتور فؤاد سلطان والمستر هيلارى نيجل سانت فاليرى نورمان والمستر ف. ١.١. منتز وايرورك لمتد وجبرائيل تقلا بك وكمال علوى افندى وعبد الله فكرى أباظه افندى بأن يوسسوا على ذمتهم وتحت مسئوليتهم فى القطر المصرى شركة مساهمة تدعى : (شركة مصر للطيران) بحيث لايترتب على هذا الترخيص أدنى مسئولية تعود فى أية حال من الأحوال

---

(١) لم تبق فى مصر بعد اليوم ألقاب ، وأصبح الناس سواء . لافضل لأحد على أخيه الا بالصدق فى القول والاخلاص فى العمل وخشية الله سرا وعلانية (ض . ص)

على الحكومة ، وبشرط أن يتبع المذكورون فى ذلك قوانين البلاد وعاداتها ونصوص النظام الملحقة نسخة منه بهذا المرسوم موقعاعليها منهم.

مادة ٢ — لايترتب على إعطاء هذا الترخيص أى مسئولية أو احتكار أو امتياز من الحكومة أو عليها .

مادة ٣ — على وزير المالية تنفيذ مرسومنا هذا .

صدر بسراى القبة فى غرة محرم سنة ١٣٥١ (٧ مايو سنة ١٩٣٢) .

بأمر حضرة صاحب الجلالة

رئيس مجلس الوزراء — وزير المالية

اسماعيل صدقى — اسماعيل صدقى

فى فرنسا

مما يتستلفت النظر ويسترعى الانتباه أن هذا المرسوم صدر فى مصر فى شهر مايو سنة ١٩٣٢ وقد صدر قانون تنسيق أعمال النقل الجوى فى فرنسا بتاريخ ١١ ديسمبر سنة ١٩٣٢ (منشور بالجريدة الرسمية الفرنسية فى ١٥ ديسمبر سنة ١٩٣٢) .

ثم بعد ذلك صدر القانون رقم ٤٠٣٧ بتاريخ ١٩ سبتمبر سنة ١٩٤١ الذى يعد فى فرنسا دستور الطيران المدنى . ثم استكمل النقص الذى به عن طريق اصدار قانون مكمل برقم ١١٠ فى ٥ مارس سنة ١٩٤٣ (منشور فى الجريدة الرسمية الفرنسية سنة ١٩٤٣ صفحة ٦٤٣

(ض . ص)

عقد الشركة الابتدائى [1]

٢٥ أبريل سنة ١٩٣٢

فيما بين الموقعين على هذا وهم :

(١) بنك مصر ، النائب عنه فى التوقيع على هذا العقد حضرة صاحب السعادة محمد طلعت حرب باشا ، عضو مجلس الادارة المنتدب .

(٢) حضرة صاحب السعادة محمد طاهر باشا ، من ذوى الأملاك ، ورعية الحكومة المصرية ، ومقيم بالقاهرة [1] .

(٣) حضرة صاحب السعادة احمد مدحت يكن باشا ، وزير سابق ، ومن ذوى الأملاك ، ورعية الحكومة المصرية ، ومقيم بالقاهرة .

(٤) حضرة صاحب السعادة محمد طلعت حرب باشا ، عضو مجلس الادارة المنتدب ببنك مصر ، ورعية الحكومة المصرية ، ومقيم بالقاهرة ،

(٥) حضرة صاحب السعادة عيسوى زايد باشا ، من ذوى الأملاك ، ورعية الحكومة المصرية ، ومقيم بالقاهرة .

(٦) حضرة صاحب السعادة حسن مظلوم باشا ، من ذوى الأملاك ، ورعية الحكومة المصرية ، ومقيم بالقاهرة .

(٧) حضرة الدكتور فؤاد سلطان ، عضو مجلس الادارة المنتدب ببنك مصر ، ورعية الحكومة المصرية ، ومقيم بالقاهرة .

(٨) جناب المستر هيلارى نيجل سانت فالبرى نورمان ، عضو مجلس ادارة شركات ، مقيم فى هستون ابربورت ، هاونسلو ، فى مقاطعة ميدلسكس بانجلترا ، النائب عنه فى التوقيع على هذا العقد جناب المستر چون ليستر شاند ، من رعايا الحكومة البريطانية ، ومقيم بالقاهرة .

---

(١) راجع كيف نشأت فى فرنسا الشركة الوطنية الفرنسية للطيران (ايرفرانس) مقال للاستاذ موراند فى المجلة الفرنسية لقانون الطيران سنة ١٩٤٨ صفحة ٣١١

(٩) جناب المستر ف. ا. ا. منتز، مدير شركة ايرورك لمتد، من رعايا الحكومة البريطانية، مقيم فى هستون ايربورت، هاونسلو، بانجلترا، النائب عنه فى التوقيع على هذا العقد جناب المستر جون ليستر شاند.

(١٠) ايرورك لمتد، شركة مساهمة انجليزية، مركزها فى هستون، هاونسلو، بمقاطعة ميدلسكس بانجلترا، النائب عنها فى التوقيع على هذا العقد جناب المستر جون ليستر شاند.

(١١) حضرة جبرائيل تقلا بك، من ذوى الأملاك، ورعية الحكومة المصرية، ومقيم بالقاهرة.

(١٢) حضرة كمال علوى افندى، من ذوى الأملاك، ورعية الحكومة المصرية، ومقيم بالقاهرة.

(١٣) حضرة عبد الله فكرى أباظه افندى، من ذوى الأملاك، ورعية الحكومة المصرية، ومقيم بالقاهرة.

قد تم الاتفاق على مايأتى:

أولا — قد ألف الموقعون على هذا العقد فيما بينهم جمعية الغرض منها انشاء شركة مساهمة مصرية بتصريح من الحكومة المصرية طبقاً لأحكام القانون الأساسى المرافق لهذا العقد تدعى: (شركة مصر للطيران).

ثانياً — الغرض من هذه الشركة هو:

(١) الطيران التجارى والمدنى سواء لحسابها أو لحساب الغير فى مصر[1] والخارج.

(٢) تنظيم التعليم العملى للطيران والملاحة الجوية فى مصر وكذلك إيجاد عنصر مصرى جدير بالقيام بجميع الوظائف الفنية والادارية والتجارية الداخلة فى اختصاص الشركة.

(١) هل تعلم أن شركة ايرفرانس الفرنسية التى نقلت فى سنة ١٩٣٨ من البضائع مازنته ٦٦١ ألف طنا قد زاد وزن مانقلته سنة ١٩٤٩ الى ٣٢ مليون طنا. ومعنى ذلك أن وزن مانقلته قد ارتفع الى خمسين مرة بعد انقضاء عشر سنوات.

وتقوم على الأخص بما يأتى :

(ا) استغلال جميع طرق النقل الجوى[1] .

(ب) بناء وصناعة وشراء وبيع وإيداع وتأجير واستئجار الطائرات وآلات الطيران والسفن أو البواخر الهوائية والبالونات من جميع الأنواع مسيرة أو غير مسيرة ومهمات النقل الجوى من جميع الأنواع والقطع التى تتركب منها والماكينات من جميع الأنواع والجهازات والموادالمستعملة لادارتها وجميع مركبات النقل والماكينات المستعملة خصوصاً للنقل الجوى مع إمكان استعمالها فى النقل الأرضى أو المائى وغيرها من المركبات الخصوصية أو العمومية ووسائل النقل من جميع الأنواع سواء كانت تدار بالغاز أو البخار أو الكهرباء أو الزيت أو الهواء أو أية قوة محركة .

(ج) إنشاء وصيانة واستغلال مطارات ومستودعات ومخازن وعنابر ومحطات لتخزين أو استقبال الطائرات وآلات الطيران والسفن والبواخر الهوائية والبالونات أو المركبات الهوائية من أى نوع سواء كان لحسابها أو لحساب الغير .

(د) استغلال الورش الميكانيكية أو الميكانيكية الكهربائية وتجارة المحركات من جميع الأصناف والآلات من جميع الأنواع .

(ه) الاشتغال بكل ماله علاقة بالأعمال الآتية : التصوير الفوتوغرافى والسينماتوغرافى الجوى واللاسلكى للاتصال بين المطارات والتقارير عن الأحوال الجوية ومراقبة الزراعة من الجو وتبخير المحاصيل من الجو.

(و) شراء وبيع الأراضى لاقامة وإعداد المطارات ومحطات الطيران واستئجارها أو تأجيرها بموجب عقد أو خلافه .

---

(1) وهل تعلم أن احصاء النقل الجوى من سويسرا قد بين أنه قد تم فعلا فى سنة ١٩٤٦ نقل مليون وربع كيلو من البضائع + ١٧٠ ألفا من الركاب . ثم فى سنة ١٩٤٩ أرتفعت هذه الأرقام الى ٦ مليون كيلو من البضائع + ٤٠٠ الف من الركاب .

(ز) إقامة المبانى والعمارات وتوابعها سواء كانت مستديمة أو مؤقتة مما يمكن أن يعود بفائدة مباشرة أو غير مباشرة لأغراض الشركة .

(ح) إدارة وإقامة واعداد حفلات طيران ومسابقات بواسطة محركات وخلافها ومعارض واستعمال أملاك الشركة وحقوقها بأى شكل من الأشكال .

(ط) وبالاجمال اجراء جميع العمليات التى لها علاقة مباشرة أو غير مباشرة بغرض الشركة ،

وللشركة أن تكون لها مصلحة أو تشترك بأى وجه من وجوه الاشتراك فى مشروعات من هذا القبيل أو من شأنها أن تعاون على تحقيق أغراضها فى مصر وفى الخارج وأن تندمج فيها أو تقتنيها أو تلحقها بها.[(١)]

ثالثاً — مركز إدارة الشركة ومقرها القانونى يكون بالقاهرة .

رابعاً — مدة الشركة ثلاثون سنة من تاريخ المرسوم الملكى المرخص بتأسيسها ما لم يتقرر حلها قبل هذا الأجل أو اطالة مدتها .

خامساً — قد حدد رأس مال هذه الشركة بمبلغ ٢٠٠٠٠ جنيه (عشرين ألف جنيه مصرى) مقسمة إلى ٥٠٠٠ سهم قيمة كل سهم منها أربعة جنيهات مصرية .

---

(١) لم يعد دور الطيران قاصرا على النقل الجوى • ففى روسيا السفيوتية قام الأسطول الجوى • بنصيب موفور فى الحياة السياسية والاقتصادية فقد وزع الطيارون على السكان المنشورات الانتخابية ونشرات الدعاية السياسية على الملايين من سكان الجمهورية الروسية وكذلك أبادوا الجراد ودودة القطن باستعمال الطائرات •

وقد اكتتب بجميع رأس المال بالكيفية الآتية :

الاسم	عدد الأسهم	رأس المال جنيه مصرى
(١) بنك مصر	١٣٥٠	٥٤٠٠
(٢) حضرة صاحب السعادة محمد طاهر باشا ...	٢٠٠	٨٠٠
(٣) « « « أحمد مدحت يكن باشا	٢٥٠	١٠٠٠
(٤) « « « محمد طلعت حرب باشا	٢٠٠	٨٠٠
(٥) « « « عيسوى زايد باشا	٢٥٠	١٠٠٠
(٦) « « « حسن مظلوم باشا	١٠٠	٤٠٠
(٧) حضرة الدكتور فؤاد سلطان	٢٠٠	٨٠٠
(٨) جناب المستر هـ. ن. س. ف. نورمان	١٠٠	٤٠٠
(٩) جناب المستر الن ف. ا. ا. منتز	١٠٠	٤٠٠
(١٠) شركة ايرورك ليمتد	١٨٠٠	٧٢٠٠
(١١) حضرة جبرائيل تقلابك	٢٥٠	١٠٠٠
(١٢) حضرة كمال علوى افندى	١٥٠	٦٠٠
(١٣) حضرة عبد الله فكرى أباظه افندى ...	٥٠	٢٠٠

وقد قام المكتتبون المذكورون بدفع ربع قيمة هذه الأسهم وقدره ٥٠٠٠ جنيه إلى بنك مصر كل منهم بنسبة اكتتابه كما يتضح ذلك من شهادة البنك المذكور بتاريخ ٦ فبراير سنة ١٩٣٢

ملاحظة : بدأ علماء وفقهاء الطيران التجارى يفكرون فى استعمال الطائرات كقطارات السكك الحديدية (راجع مؤلف سيراز عن الطيران التجارى باريس طبعة سنة ١٩٤٩ فقرة ١٩ صفحة ٧) .

سادساً — يتعهد الموقعون على هذا بالسعى للحصول على مرسوم الترخيص وباتمام جميع الاجراءات اللازمة لتأسيس هذه الشركة .

هذا وقد وكلوا جميعهم قلم قضايا بنك مصر ممثلا فى شخص حضرة الأستاذ محمد لطفى محمود فى القيام نيابة عنهم بما يلزم من إجراءات النشر واستيفاء شرائط الصحة الواجبة ولادخال التعديلات التى قد ترى الحكومة ادخالها على النظام للرفق لهذا العقد .

سابعاً — يعترف الموقعون على هذا بأنهم قابلون لأحكام قرارات مجلس الوزراء الصادرة فى ١٧ أبريل سنة ١٨٩٩ و ٢ يونيه سنة ١٩٠٦ و ٣١ مايو سنة ١٩٢٧ المنشورة فى الجريدة الرسمية فى ٦ مايو سنة ١٨٩٩ و ٤ يونيه سنة ١٩٠٦ و ٢٣ يونيه سنة ١٩٢٧ والتى تعتبر جزءاً متمما لهذا العقد .

وهم يقررون أيضاً أن هذا العقد يحل محل عقد الشركة الابتدائى المؤرخ ٧ فبراير سنة ١٩٣٢ والمودع بقلم العقود الرسمية بمحكمة مصر المختلطة بتاريخ ٢٨ فبراير سنة ١٩٣٢ .

وقد حرر هذا من نسخة واحدة لتودع بسكرتيرية مجلس الوزراء لطلب الترخيص اللازم .

(تلى ذلك الامضاءات مصدقا عليها من قلم العقود الرسمية بمحكمة مصر المختلطة فى ٢٣ و ٢٥ أبريل سنة ١٩٣٢ تحت الأرقام ٢٥١ و ٢٥٤ و ٢٥٥) .

ملاحظة : وفى روسيا نجح استعمال الطائرات فى صيد الذئاب . فقد سجلت الصحف الأوربية أن السيد فولكوف المواطن الروسى قد اشتهر فى مقاطعة تارتا بانه قتل من على الطائرة ٧٥٠ ذئبا روسيا فى سنة واحدة ..

القانون الأساسى(١)

الباب الأول

تأليف الشركة واسمها ، موضوعها ، مدتها ، مركزها

مادة ١ — تألفت بين حملة الأسهم الموقعين على هذا شركة مساهمة مصرية اسمها "شركة مصر للطيران" .

مادة ٢ — الغرض من هذه الشركة هو :

(١) الطيران التجارى والمدنى سواء لحسابها أو لحساب الغير فى مصر والخارج .

٢) تنظيم التعليم العملى للطيران والملاحة الجوية فى مصر وكذلك إيجاد عنصر مصرى جدير بالقيام بجميع الوظائف الفنية والإدارية والتجارية الداخلة فى اختصاص الشركة .

وتقوم على الأخص بما يأتى :

(ا) استغلال جميع طرق النقل الجوى .

(ب) بناء وصناعة وشراء وبيع وإيداع وتأجير واستئجار الطائرات وآلات الطيران والسفن أو البواخر الهوائية والبالونات من جميع الأنواع مسيرة أو غير مسيرة ومهمات النقل الجوى من جميع الأنواع والقطع التى تتركب منها والماكينات من جميع الأنواع . والجهازات والمواد المستعملة لإدارتها وجميع مركبات النقل

(١) صدر القانون الأساسى بانشاء شركة الطيران الفرنسية (ايرفرانس) بتاريخ ١٦ يونيه سنة ١٩٤٨ قانون رقم ٩٧٦ لسنة ١٩٤٨ وهو فى ٢١ مادة . أما نظامها القانونى فقد صدر بمرسوم فى ١٣ ديسمبر سنة ١٩٥٠ فى ٥٧ مادة .

والماكينات المستعملة خصوصاً للنقل الجوى مع إمكان استعمالها فى النقل الأرضى أو المائى وغيرها من المركبات الخصوصية أو العمومية ووسائل النقل من جميع الأنواع سواء كانت تدار بالغاز أو البخار أو الكهرباء أو الزيت أو الهواء أو أية قوة محركة .

(ج) انشاء وصيانة واستغلال مطارات ومستودعات ومخازن وعنابر ومحطات لتخزين أو استقبال الطائرات وآلات الطيران والسفن والبواخر الهوائية والبالونات أو المركبات الهوائية من أى نوع سواء كان لحسابها أو حساب الغير .

(د) استغلال الورش الميكانيكية أو الميكانيكية الكهربائية وتجارة المحركات من جميع الأصناف والآلات من جميع الأنواع .

(هـ) الاشتغال بكل ما له علاقة بالأعمال الآتية :

التصوير الفوتوغرافى والسينماتوغرافى الجوى واللاسلكى للاتصال بين المطارات والتقارير عن الأحوال الجوية ومراقبة الزراعة من الجو وتبخير المحاصيل من الجو .

(و) شراء وبيع الأراضى لإقامة وإعداد المطارات ومحطات الطيران واستئجارها أو تأجيرها بموجب عقد أو خلافه .

(ز) إقامة المبانى والعمارات وتوابعها سواء أكانت مستديمة أو مؤقتة ويمكن أن تعود بفائدة مباشرة أو غير مباشرة لأغراض الشركة .

(ح) إدارة واقامة وإعداد حفلات طيران ومسابقات وخلافه ومعارض واستعمال أملاك الشركة وحقوقها فى أى شكل من الأشكال .

(ط) وبالإجمال اجراء جميع العمليات التى لها علاقة مباشرة أو غير مباشرة بغرض الشركة .

وللشركة أن تشاطر أو تشترك بأى وجه من وجوه الاشتراك فى الشركات أو الهيئات التى تعمل أعمالا تشابه أعمالها أو التى تعاون فى تحقيق أغراضها فى مصر وفى الخارج وإن تندمج فيها أو تقتنيها أو تلحقها بها .

مادة ٣ — مركز إدارة الشركة ومقرها القانونى بالقاهرة ولمجلس الإدارة أن ينشئ فروعاً أو وكالات للشركة فى مصر وفى الخارج .

مادة ٤ — مدة الشركة ثلاثون سنة تبتدئ من تاريخ المرسوم الملكى المرخص بتأسيسها .

الباب الثانى

رأس المال والأسهم

مادة ٥ — رأس مال الشركة محدد بـ ٢٠٠٠٠ (عشرين ألف) جنيه مصرى مقسمة إلى ٥٠٠٠ سهم قيمة كل سهم منها (٤) أربعة جنيهات مصرية .

مادة ٦ — دفع ربع قيمة كل سهم عند الاكتتاب والباقى ينبغى دفعه عند طلب مجلس الإدارة الذى يحدد آجال الدفع وطريقته .

والمبالغ التى تدفع تقيد بالمستندات الدالة على ملكية الأسهم .

وكل سهم لايقيد به قيد صحيح يفيد أن المبالغ المستحقة قد دفعت يصبح من تلقاء ذاته غير قابل للتداول ؛

مادة ٧ — تستحق على كل مبلغ يتأخر فوائد لصالح الشركة بواقع ٩ ./ تسرى من تاريخ الموعد المحدد للدفع .

وللشركة الحق فى بيع الأسهم التى تأخر أصحابها عن الدفع ببورصة الأوراق المالية بالقاهرة لحساب المساهم المتأخر وتحت مسئوليته دون حاجة لسابق إنذار أو لاتخاذ أى إجراء من الإجراءات القانونية وذلك بعد مضى شهر من تاريخ النشر فى جريدتين يوميتين من جرائد القاهرة (إحداهما باللغة العربية والأخرى باللغة الأوروبية) ببيان أرقام الأسهم التى حدث فى شأنها تأخير الدفع .

وتصبح الشهادات أو المستندات الدالة على الأسهم لاغية من تلقاء نفسها ويسلم الشارون مستندات جديدة بعين الأرقام التى كانت مرقومة بها المستندات الملغاة .

وتحجز الشركة من ثمن البيع ماهو مستحق لها أولا من أصل وفوائد التأخير ومصاريف فإن بقى بعد ذلك شئ حفظته للمساهم المباعة أسهمه وإن ظهر عجز كان ملزما بالفرق .

وطريقة حصول الشركة على حقها بالصورة المتقدم بيانها لاتمنع الشركة فى الوقت نفسه أو فيما بعد من استخدام أى حق من الحقوق التى تملكها بمقتضى القانون العام حيال المساهم المتأخر فى الدفع .

مادة ٨ — تكون الأسهم اسمية ومقسمة إلى نوعين :

١ — نوع (ا) ويشمل الأسهم التى يجب أن يمتلكها مصريون . وهذه الأسهم لايجب أن تقل عن ٦٠ ./ من رأس المال.

٢ — نوع (ب) ويشمل الأسهم التى يمكن أن يمتلكها أجانب. وبعد سداد قيمة الأسهم من هذا النوع تستطيع الجمعية العمومية إذا رأت فائدة من ذلك أن تحول الأسهم إلى أسهم لحاملها .

مادة ٩ — تتداول الأسهم الاسمية بمجرد تنازل يثبت فى دفتر خاص بالشركة بناء على تسلمها إقراراً موقعاً عليه من المتنازل والمتنازل إليه .

وللشركة أن تحتم على الفريقين أن يثبتا قانوناً صحة توقيعهما وأهليتهما للتعاقد . كما أنها تستطيع فيما يتعلق بالأسهم من نوع « ا » أن تشترط تقديم مايثبت جنسية المتنازلين.

وبالرغم من نقل ملكية السهم ومن إثبات هذا النقل فى سجل الشركة فإن المكتتبين الأصليين والمتنازلين المتتابعين يبقون جميعاً متضامنين مع من تنازلوا إليهم حتى يتم دفع قيمة هذا السهم .

مادة ١٠ — تنقل ملكية الأسهم لحاملها بمجرد المناولة .

تتبع الحقوق والالتزامات المترتبة على السهم لحامله المستند الدال عليه فى أية يد انتقل اليها .

مادة ١١ — لايلتزم المساهمون إلا بقدر قيمة كل سهم وعليه لاتجوز مطالبتهم بما يزيد على ذلك .

مادة ١٢ — مجرد حيازة السهم يترتب عليه من تلقاء ذاته الموافقة على القانون الأساسى للشركة وعلى قرارات الجمعية العمومية .

مادة ١٣ — كل سهم غير قابل للتجزئة ، ولاتقر الشركة إلا بمالك واحد للسهم .

مادة ١٤ — ليس لورثة المساهم أو دائنيه أن يطلبوا لأى سبب من الأسباب وضع الأختام على دفاتر الشركة أو أوراقها المالية أو ممتلكاتها

أو يطلبوا قسمتها أو تصفيتها ولا أن يتدخلوا بأى وجه كان فى ادارة الشركة بل عليهم عند مباشرة مالهم من حقوق أن يرجعوا إلى كشوف جرد الشركة وإلى قرارات الجمعية العمومية .

مادة ١٥ — كل سهم بدون تميز بين الأسهم ، يخول الحق فى حصة مساوية لحصة كل سهم آخر بالنسبة لممتلكات الشركة ولتوزيع الأرباح كما هى موضحة فى الباب الثامن .

مادة ١٦ — آخر مالك للسهم الاسمى مقيد فى سجل الشركة هو وحده صاحب الحق فى الحصول على المبلغ الموازى لسهمه فى حالة قسمة ممتلكات الشركة ولكن الأرباح تدفع لحامل الكوبون .

وفى حالة ماتكون الأسهم لحاملها تدفع الأرباح السنوية إلى حامل الكوبون الخاص بها ، والمبالغ المستحقة عند القسمة إلى حامل مستند السهم .

مادة ١٧ — تجوز زيادة رأس مال الشركة باصدار أسهم جديدة بالسعر الاسمى لأسهم التأسيس ويجوز أيضاً تخفيضه .

وفى حالة إصدار أسهم جديدة ينبغى ألا تكون قيمتها أقل من القيمة الاسمية فاذا أصدرت بقيمة أكبر أضيف الفرق إلى الاحتياطى .

وتكون زيادة رأس مال الشركة أو تخفيضه بناء على اقتراح مجلس الادارة بقرارات من الجمعية العمومية للمساهمين . ولاتصح زيادته أو تخفيضه الا بعد أن تكون الأسهم التى سبق إصدارها قد تم الاكتتاب فيها وانتهى دفع قيمتها بالتمام .

وجميع الأحكام الخاصة باصدار أسهم التأسيس تنطبق على أسهم الاصدار الجديدة . بما فى ذلك ماهو خاص بالنسبة المحددة فى البند الثامن من هذا القانون .

الباب الثالث

سندات

مادة ١٨ — للجمعية العمومية أن تصدر سندات من كل نوع بقيمة لاتتجاوز قيمة رأس المال المدفوع والموجود حسب آخر حساب ختامى للشركة ويحدد مجلس الادارة طرق الاصدار.

الباب الرابع

ادارة الشركة

مادة ١٩ — يقوم بادارة الشركة مجلس مكون من سبعة أعضاء على الأقل ومن خمسة عشر عضواً على الأكثر تعينهم الجمعية العمومية.

وبطريق الاستثناء عين الموسسون أول مجلس ادارة من : حضرات أصحاب السعادة احمد مدحت يكن باشا ، محمد طلعت حرب باشا ، محمد طاهر باشا ، حسن مظلوم باشا ، حضرة كمال علوى افندى ، جناب المستر ف. ا. ا. منتز ، جناب المستر هـ. ن. ف. نورمان جناب المستر جون ليستر شاند بالنيابة عن شركة أيرورك ليمتد.

ويجب أن يكون فى مجلس الادارة دائماً أغلبية من مصريى الجنسية.

مادة ٢٠ — يعين أعضاء مجلس الادارة لمدة ثلاثة أعوام.

غير أن مجلس الادارة المعين فى المادة السابقة يبقى قائماً بأعماله لمدة خمس سنين وفى نهاية هذه المدة يتجدد ثلث الأعضاء فى كل سنة ، ويتعين الثلثان الأولان بطريق الاقتراع ، ثم يتجدد الأعضاء بالأقدمية ،

ملاحظة : تبين أنه فى مستهل عام ١٩٥٠ وجد فى فرنسا سبعون شركة طيران تجارية للنقل الجوى ..

واذا كان عدد أعضاء مجلس الادارة غير قابل للقسمة على ثلاثة فان الجزء الباقى يندمج فى آخر تجديد .

ويصح دائماً إعادة انتخاب الأعضاء الذين انتهت مدة عضويتهم .

مادة ٢١ — للمجلس الحق فى أن يضم اليه أعضاء جدداً كلما رأى ذلك مفيداً حتى يبلغ عدده الحد الأقصى وهو خمسة عشر ويقوم الأعضاء المنضمون اليه فى الحال بعملهم . على أن تعتمد الجمعية العمومية تعيينهم فى أول انعقادها .

وللمجلس الحق أيضاً فى أن يعين بدل الذين تخلو محالهم فى المجلس فى غضون المدة على شرط اعتماد تعيينهم فى أول انعقاد تعقد فيه الجمعية العمومية . ويتحتم عه المجلس أن يكمل عدد أعضائه إذا قل بهذا السبب عن خمسة أعضاء .

مادة ٢٢ — لا يترتب أى تعهد شخصى على قيام أعضاء مجلس الإدارة باعباء وظائفهم وفى حدود وكالتهم فيما يتعلق بتعهدات الشركة .

مادة ٢٣ — يجب على كل عضو من أعضاء مجلس الادارة أن يخصص لضمان إدارته عدداً من أسهم الشركة يوازى جزءاً من خمسين من رأس المال مع حد أقصى ألف جنيه وأن تبقى هذه الأسهم غير قابلة للنقل ومودعة فى خزانة الشركة مدة عضويته حتى تنتهى وكالته بالتصديق على الحساب الختامى لآخر سنة كان العضو عاملا فيها .

مادة ٢٤ — يعين المجلس من بين أعضائه رئيساً ونائب رئيس ويجب أن يكون الرئيس مصرى الجنس . وفى حالة غياب الرئيس ونائبه يعين المجلس من بين أعضـ... من يقوم مؤقتا بوظيفة الرئيس . وقد عين

المؤسسون حضرة صاحب السعادة احمد مدحت يكن باشا رئيسا لأول مجلس إدارة وحضرة صاحب السعادة محمد طاهر باشا وكيلا للمجلس.

٢٥ — عند الضرورة يستطيع عضو مجلس الادارة أن ينيب عنه أحد زملائه فى المجلس فيكون لهذا الزميل صوتان . ولا يجوز أن ينوب عضو مجلس الادارة عن أكثر من عضو واحد .

مادة ٢٦ — يعقد مجلس الادارة فى مركز الشركة كلما دعت مصلحتها إلى انعقاده بناء على دعوة الرئيس أو نائب الرئيس أو عضو مجلس الادارة المنتدب .

ويصح أيضاً أن يكون الانعقاد خارج مركز الشركة تحت شرط أن يكون جميع أعضائه حاضرين بالجلسة بالذات أو بالانابة وأن تعقد فى القطر المصرى .

مادة ٢٧ — يتحتم حضور خمسة من أعضاء مجلس الادارة على الأقل بالذات أو بالإنابة حتى يكون الانعقاد صحيحاً .

مادة ٢٨ — تؤخذ قرارات مجلس الادارة بأغلبية الأعضاء الحاضرين أو الممثلين وفى حالة تساوى الأصوات يرجح الجانب الذى ينضم إليه الرئيس أو من يقوم مقام الرئيس .

مادة ٢٩ — تثبت مداولات مجلس الادارة فى محاضر جلسات تقيد فى دفتر الشركة الخاص وتشمل أسماء الأعضاء الحاضرين ويوقع عليها الرئيس أو من يقوم مقامه وعضو آخر على الأقل من الأعضاء الحاضرين .

ويوقع الرئيس أو من يقوم مقامه على صور قرارات المجلس أو المقتبسات المأخوذة منها المراد تقديمها للقضاء أو سواه ويشهد بأنها مطابقة للأصل.

مادة ٣٠ — يمثل رئيس المجلس الشركة أمام القضاء مدعياً أو مدعى عليه.

مادة ٣١ — يجوز لمجلس الادارة أن يخول لعضو أو أكثر من أعضائه كل أو بعض السلطة المعطاة له سواء أكان ذلك لمدة معلومة عن الأشغال جميعها أم عن بعض مسائل معينة مع تحديد المكافأة المقررة على هذا العمل.

مادة ٣٢ — يملك التوقيع عن الشركة منفرداً الرئيس أو نائب الرئيس أو أعضاء مجلس الادارة المنتدبون أو كل عضو مجلس ادارة يعينه المجلس.

مادة ٣٣ — لمجلس الادارة أوسع سلطة لادارة أعمال الشركة ويجوز له على الأخص أن يدفع كافة الرسوم والمصاريف الابتدائية اللازمة لتأسيس الشركة من تسجيل وغيره ومباشرة تنفيذ الشروط المدونة بعقد الشركة والقيام بكل الاجراءات القانونية اللازمة لذلك وتحديد المصاريف العمومية للادارة وسن اللوائح والقوانين اللازمة لترتيب العمل وادارة أعمال الشركة وتعيين أو رفت المدير أو المديرين أو رؤساء العمل أو العمال أو الوكلاء وتحديد عمل كل منهم وتعيين رواتبهم واذا لزم الحال إلى تحديد قيمة الضمانات الواجب تقديمها منهم والتصريح بسحبها وفى مشترى أو بيع المنقولات والعقارات وجميع الحقوق والامتيازات منقولة أو ثابتة والاستئجار والتأجير واقتراض نقود برهن عينى أو غيره وبالاختصار القيام بكل مايلزم لمباشرة أو معاطاة كل عمل يدخل فى غرض هذه الشركة والتصريح بسحب وتحويل وبيع الأموال والأوراق المالية ملك الشركة والتصريح برفع كل دعوى والدفاع عن مصلحة الشركة أمام القضاء سواء أكانت الشركة مدعية أم مدعى عليها وعمل المعاهدات والمصالحات والتحكيم والتنازل عن كل حق متوقع تحت يد الغير وشطب الرهنيات

وابطال المعارضات والتنازل عن حقوق الامتياز سواء أكان التنازل بمقابل أم بلا مقابل وتقرير كيفية استعمال أموال الشركة بما فى ذلك مالها الاحتياطى .

وبالاجمال ادارة كافة أعمال الشركة والنظر فى كل صوالحها .

مادة ٣٤ — يتكون مقابل أتعاب مجلس الادارة من العشرة فى المائة الوارد ذكرها فى المادة ٥٦ ومن قيمة بدل الحضور فى الجلسات كما تحددها الجمعية العمومية وهى قيمة تدخل ضمن حساب المصروفات العامة .

الباب الخامس

المراقب

مادة ٣٥ — يكون للشركة مراقب تعينه الجمعية العمومية التى لها الحق فى اختياره حتى لو لم يكن من المساهمين فى الشركة . وبطريق الاستثناء عين المؤسسون المراقب الأول فى شخص حضرة عبد الله افندى فكرى أباظه . ويقوم هذا المراقب بأداء أعماله لحين اجتماع أول جمعية عمومية .

مادة ٣٦ — المراقب مكلف بالسهر على مراعاة القانون الأساسى .

وهو يراجع الجرد والحسابات الختامية السنوية ويقدم فى هذا الموضوع تقريره إلى الجمعية العمومية .

وينبغى أن تقدم له دفاتر الحسابات وبالجملة جميع أوراق الشركة ومستنداتها التى يطلب الاطلاع عليها .

وله أن يراجع فى كل وقت حالة الصندوق ومحفظة الأوراق المالية .

وله أن يعقد الجمعية العمومية غير العادية طبقاً للمادة ٥١

مادة ٣٧ — اذا خلا محل المراقب فى غضون المدة وجب على مجلس الادارة أن يعين فى خلال ثمانية أيام مراقباً جديداً لنهاية المدة الجارية .

مادة ٣٨ — يقوم المراقب بأعباء وظيفته لمدة سنة واحدة ويجوزدائماً إعادة انتخابه .

مادة ٣٩ — يتناول المراقب مكافأة سنوية تحددها الجمعية العمومية . ويحدد مجلس الادارة أتعاب أول مراقب يعينه المؤسسون .

الباب السادس

الجمعية العمومية

مادة ٤٠ — متى انعقدت الجمعية العمومية بصفة قانونية كانت ممثلة لعموم المساهمين ولايجوز انعقادها إلافى القاهرة .

مادة ٤١ — لايقبل بالجمعية العمومية إلا المساهمون الذين يملكون خمسة وعشرين سهماً على الأقل ولكل مساهم توافرت فيه الشروط اللازمة لحضور الجمعية العمومية أن ينيب عنه مساهماً آخريكون عضواً من أعضاء الجمعية .

لكل عضو من أعضاء الجمعية العمومية ولكل واحد من موكليه صوت واحد عن كل خمسة وعشرين سهما .

مادة ٤٢ — للاشتراك فى الجمعية العمومية يجب على المساهمين اذا كانت الأسهم لحاملها أن يثبتوا ايداع أسهمهم فى مركز الشركة أو فى أى بنك من البنوك فى مصر أو فى الخارج حسب ما يعين فى اعلان الدعوة قبل انعقاد الجمعية العمومية بثلاثة أيام كاملة على الأقل .

ولا يجوز أن يثبت فى دفاتر الشركة نقل ملكية أى سهم من الأسهم الاسمية من يوم اعلان الدعوة لانعقاد الجمعية العمومية الى آخر وقت من انعقادها .

مادة ٤٣ — تكون الدعوة الى الجمعية العمومية بواسطة اعلان ينشر فى جريدتين من الجرائد اليومية (احداهما باللغة العربية والأخرى بلغة أوروبية) تظهران فى البلدة التى تنعقد فيها الجمعية العمومية ويكون النشر على دفعتين يفصل كل دفعة عن الأخرى ثمانية أيام كاملة على الأقل وينبغى أن يشمل اعلان الدعوةجدول الأعمال .

وما دامت الأسهم اسمية يمكن دعوة الجمعية العمومية بموجب خطابات موصى عليها .

مادة ٤٤ — لاتتداول الجمعية العمومية إلا فى المواضيع الواردة فى جدول الأعمال المذكورة فى اعلان الدعوة .

مادة ٤٥ — يرأس الجمعية العمومية رئيس مجلس الإدارة وفى غيابه نائب الرئيس أو عضو مجلس الإدارة الذى ينوب عنه مؤقتاً .

ويعين الرئيس السكرتير وفاحصين تحت موافقة الجمعية العمومية .

مادة ٤٦ — اذا استثنى ما جاء بالمادة ٥٣ فان الجمعية العمومية تنعقد انعقاداً صحيحاً متى كانت تمثل على الأقل ربع رأس مال الشركة .

واذا لم يتحقق هذا الحد الأدنى بناء على الدعوة الأولى فان الجمعية العمومية تنعقد بناء على دعوة ثانية فى الثلاثين يوما التالية ويعتبر انعقادها صحيحاً مهما كان عدد الأسهم الممثلة فيها .

وتؤخذ القرارات بأغلبية الأصوات وعند تساوى الأصوات يرجح الجانب الذى فيه صوت رئيس الجمعية .

مادة ٤٧ — تدون مداولات الجمعية العمومية فى محاضر جلسات تثبت فى دفتر خاص ويوقع عليها رئيس الجمعية والسكرتير وفاحص واحد على الأقل .

ويلحق بمحاضر الجلسات قائمة للحضور تشمل اسماء المساهمين الحاضرين وعدد الأسهم التى يمثلونها وتشمل توقيعاتهم عليها كما يلحق بمحاضر الجلسات نسخ الجرائد الدالة على اعلان الدعوة .

ويكون اثبات مداولات الجمعية العمومية أمام القضاء أو غيره بتقديم صور محاضر الجلسات أو مقتبسات منها يشهد رئيس المجلس مجلس الادارة الذى يقوم مقامه بأنها مطابقة للأصل .

مادة ٤٨ — قرارات الجمعية العمومية الصادرة طبقاً للقانون الأساسى تلزم جميع المساهمين حتى الغائبين والمخالفين وعديمى الأهلية .

مادة ٤٩ — تعقد الجمعية العمومية العادية سنوياً فى الستة الأشهر التالية لنهاية السنة المالية للشركة فى المكان واليوم والساعة المحددة فى اعلان الدعوة لسماع تقرير مجلس الإدارة عن حالة الشركة وتقرير المراقب وللنظر فى التصديق على الحساب الختامى وحساب الأرباح والخسائر وفى تحديد حصة الأرباح الواجب توزيعها على المساهمين وفى اختيار المراقب وتحديد أتعابه وفى انتخاب أعضاء مجلس الإدارة إن كان هناك داع لهذا الانتخاب .

مادة ٥٠ — تعقد الجمعية العمومية بصفة غير عادية كلما رأى مجلس الادارة من الضرورى استدعاءها أو كلما طلب منه عقدها « لموضوع معين » المراقب أو جماعة من المساهمين يمثلون على الأقل عشر رأس المال وفى هذه الحالة الأخيرة يجب على هؤلاء المساهمين قبل ارسال

الدعوة أن يثبتوا ايداعهم أسهمهم فى مركز الشركة أو فى بنك من بنوك القطر المصرى بحيث لايستطيعون سحبها إلا بعد الانتهاء من الجمعية العمومية .

مادة ٥١ — للمراقب فى حالة الاستعجال القصوى أن يدعو الجمعية العمومية الى الانعقاد وأن يضع هو جدول الأعمال ويتولى نشره بنفسه .

مادة ٥٢ — للجمعية العمومية الحق فى إدخال أى تعديل فى القانون الأساسى ولها خصوصاً الحق فى زيادة أو انقاص مقدار رأس مال الشركة بالشروط المبينة فى المادة ١٧ وفى إطالة أو تقصير مدة الشركة وفى تقرير استمرارها رغم فقدها نصف رأس المال وفى تقرير اندماجها فى شركة أخرى وفى الاستيلاء على شركات أو هيئات مماثلة لها فى أعمالها سواء فى مصر أو فى الخارج وفى الاشتراك فى أى امتياز أو أى عمل يدخل ضمن أغراضها ولكنها ليس لها الحق بأى حال من الأحوال فى تغيير موضوع الشركة الجوهرى ولا مخالفة أحكام قرارات مجلس الوزراء المنصوص عنها فى البند ٦٢ المذكور بعده .

مادة ٥٣ — ينبغى أن يكون القرار بأى تعديل فى القانون الأساسى صادراً من جمعية عمومية ممثلة بثلاثة أرباع رأس المال حضوراً أو نيابة وكل قرار بالتعديل ينبغى أن يكون صادراً بموافقة نصف رأس مال الشركة .

على أنه اذا اجتمعت الجمعية ولم يحضرها عدد من حملة الأسهم يمثل ثلاثة أرباع رأس المال فان لها أن تتخذ بأغلبية أصوات الحاضرين بأنفسهم أو بالإنابة قراراً مؤقتاً وفى هذه الحالة ينبغى أن تدعى جمعية عمومية جديدة الى الانعقاد وأن تشمل الدعوة القرارات المؤقتة التى أقرتها الجمعية الأولى وهذه القرارات تصبح نهائية ونافذة اذا أقرتها

الجمعية العمومية الجديدة متى حضرها عدد من المساهمين يمثل ربع رأس مال الشركة على الأقل .

وينشر كل تعديل للقانون الأساسى فى الجريدة الرسمية وفى جريدتين من الجرائد اليومية التى تظهر فى مكان انعقاد الجمعية احداهما باللغة العربية والأخرى بلغة أوروبية .

الباب السابع

السنة المالية ، الجرد ، الحساب الختامى ، الاحتياطى ، توزيع الأرباح

مادة ٥٤ — تبدأ السنة المالية للشركة فى أول يناير وتنتهى فى ٣١ ديسمبر من كل عام .

وتشمل السنة المالية الأولى للشركة المدة الواقعة بين تاريخ تأسيسها و ٣١ ديسمبر سنة ١٩٣٢

وتعقد الجمعية العمومية العادية الأولى عقب انقضاء هذه المدة .

مادة ٥٥ — يباشر مجلس الادارة ويقر فى نهاية كل سنة مالية عملية الجرد التى تشمل ما للشركة وما عليها .

ويوضع الحساب الختامى وحساب الأرباح والخسائر المنوى تقديمهما الى الجمعية العمومية لاقرارهما تحت نظر المساهمين بمركز الشركة قبل الموعد المحدد لانعقاد الجمعية بخمسة عشر يوما على الأقل .

تنشر بأكملها المستندات الدالة على حالة الشركة السنوية (الحساب الختامى وحساب الأرباح والخسائر وتقرير مجلس الادارة وتقرير المراقب) فى جريدتين يوميتين (احداهما باللغة العربية والأخرى بلغة)

أوروبية) من الجرائد التى تصدر فى الجهة التى تعقد فيها الجمعية العمومية ويكون النشر قبل تاريخ انعقادها بخمسة عشر يوما على الأقل .

مادة ٥٦ — يوزع صافى أرباح الشركة السنوية بعد خصم جميع المصروفات العمومية والاستهلاكات والتكاليف الأخرى بالكيفية الآتية :

(١) يخصص أولا مبلغ يوازى عشرة فى المائة من الأرباح لتكوين احتياطى ويكف عن حجز هذا المبلغ متى بلغ مجموع الاحتياطى ما يساوى رأس مال الشركة . واذا نقص الاحتياطى يرجع للأخذ ثانياً من الأرباح .

(٢) ثم يخصم مبلغ كاف لتوزيع ربح أولى قدره ٥ ./٠ للمساهمين من قيمة أسهمهم المدفوعة ولكنه اذا لم تسمح أرباح سنة من السنين بتوزيع هذه الفائدة فلا تجوز المطالبة بها فى السنين القادمة .

ويخصم بعد ذلك من الباقى عشرة فى المائة لأعضاء مجلس الإدارة مقابل أتعابه .

وبعد التوزيع المتقدم يمكن للجمعية العمومية بناء على اقتراح مجلس الإدارة تخصيص جزء من صافى الأرباح لايزيد عن ٢٠ ./٠ لتوزيعه على ادارة الشركة وموظفيها .

والباقى بعد كل ما تقدم يوزع على المساهمين كربح اضافى أو يرحل بناء على طلب مجلس الادارة الى السنة المقبلة أو يستخدم فى انشاء احتياطى آخر للطوارىء أو الاستهلاك خارق للعادة .

مادة ٥٧ — يستخدم الاحتياطى حسب قرار مجلس الادارة فى أفضل الطرق لاستخدامه فى مصلحة الشركة .

مادة ٥٨ — تدفع الأرباح للمساهمين فى المكان وفى المواعيد التى يحددها مجلس الادارة . كل ربح لايطالب به فى الخمس السنين التالية للتاريخ المحدد لدفعها تسقط بمضى المدة لصالح الشركة .

الباب الثامن

الحل والتصفية

مادة ٥٩ — فى حالة خسارة نصف رأس المال تحل الشركة قبل ميعادها مالم تقرر الجمعية العمومية غير العادية خلاف ذلك .

مادة ٦٠ — فى حالة انتهاء مدة الشركة أو فى حالة حلها قبل الميعاد تقرر الجمعية العمومية بناء على اقتراح مجلس الإدارة طريقة تصفية الشركة وتعين مصفيا أو عدة مصفين وتحدد سلطتهم .

وبتعيين المصفين تنتهى وكالة مجلس الادارة .

وتستمر سلطة الجمعية العمومية قائمة طول مدة التصفية حتى تخلى المصفين من مسئوليتهم .

الباب التاسع

المنازعات

مادة ٦١ — المنازعات التى تمس مصلحة الشركة العامة والمشتركة لايمكن توجيهها ضد مجلس الادارة أو ضد واحد أو أكثر من أعضائه إلا باسم مجموع المساهمين وبمقتضى قرار صادر من الجمعية العمومية .

وعلى المساهم الذى يريد أن يثير منازعة من هذا القبيل إخطار مجلس الادارة بما ينوى اقتراحه قبل شهر على الأقل من موعد انعقاد أول جمعية عمومية وهذا بخلاف حق المساهم الناشئ عن تطبيق المادة ٥٠

وعلى مجلس الادارة أن يثبت اقتراح المساهم فى جدول أعمال الجمعية

ولا يصح لأى مساهم أن يستعيد هذا الاقتراح باسمه الشخصى فى حالة ما تقرر الجمعية رفضه. أما اذا قررت قبوله فهى تعين مندوبا أو مندوبين يتولون المخاصمة واليهم توجه جميع الاعلانات .

الباب العاشر

أحكاما ختامية

مادة ٦٢ — قرارات مجلس الوزراء الصادرة فى ١٧ أبريل سنة ١٨٩٩ و ٣ يونيه سنة ١٩٠٦ و ٣١ مايو سنة ١٩٢٧ المنشورة تباعاً الجريدة الرسمية بتاريخ ٦ مايو سنة ١٨٩٩ و ٤ يونيه سنة ١٩٠٦ و ٢٣ يونيه سنة ١٩٢٧ تعتبر جزءاً متمماً لهذا القانون الأساسى .

مادة ٦٣ — يودع هذا القانون الأساسى وينشر طبقاً للقانون .

المصاريف والمبالغ المدفوعة بصفة اتعاب فى سبيل تأسيس الشركة تقيد بحساب مصروفاتها العامة .

(وتلى الامضاءات مصدقاً عليها من قلم العقود الرسمية بمحكمة مصر المختلطة) .

ملاحظة : يراعى أنه قد أدخل على بعض مواد القانون الأساسي للشركة الكثير من التعديلات المنوه عنها فيما بعد وقد حرصنا على تسجيلها فى هذه المجموعة .

أما من حيث إدارة الشركة فقد تعاقب عليها على التوالى السادة كمال علوى أول مدير لشركة مصر ثم أعقبه المهندس محمد رشدى وقد خلفه منذ أواخر عام ١٩٥٣ الأستاذ محمد فائق الصيرفى المستشار الاقتصادى والمالى بوزارة المالية .

مرسوم بقانون رقم ٩٥

بالترخيص للحكومة بمنح شركة مصر للطيران حقاً مقصوراً عليها دون سواها بانشاء واستغلال بعض مشروعات الطيران وبمنح مكافآت للمصريين الذين يتعلمون الطيران فى مدارسها وبمنح الشركة اعانات عن كل خط منتظم

فى ٢٩ أغسطس سنة ١٩٣٥

نحن . . .

بعد الاطلاع على أمرنا رقم ٦٧ لسنة ١٩٣٤

وبناء على ماعرضه علينا وزير المالية والمواصلات وموافقة رأى مجلس الوزراء .

رسمنا بما هو آت :

مادة ١ — رخص للحكومة أن تمنح شركة مصر للطيران حقاً مقصوراً على تلك الشركة دون سواها :

(أولا) فى انشاء واستغلال محطات لخدمة الطائرات المدنية فى مطارات الحكومة المدنية وفى أماكن النزول .

(ثانيا) فى انشاء واستغلال مدارس لتعليم الطيران فى المطارات المذكورة .

(ثالثا) فى تنظيم واستغلال رحلات جوية للنزهة تبدأ فوق الأراضى المصرية .

(رابعا) فى ممارسة النقل الجوى الداخلى . [1]

(خامسا) فى القيام للحكومة بأى عمل جوى خاص أو أية خدمة جوية خاصة كالتصوير الفوتوغراف ومسح الأراضى ورش الزرع ونقل موظفى الحكومة والمهمات ... الخ . أو فى أن تتعاقد مع الغير فى مقابل عمولة على القيام بتلك الأعمال أو الخدمات حسب ماتراه الحكومة .

وذلك لمدة لاتزيد على ثلاثين سنة وبالشروط التى تقررها الحكومة وعلى أن تعرض الشركة لتصديق الحكومة برنامجها السنوى فيما يتعلق بانشاء المحطات لخدمة الطائرات المدنية ومدارس تعليم الطيران وخطة الدراسة فى هذه المدارس وعدد من يقبل بها من الطلاب وكذلك فيما يتعلق بانشاء خدمات النقل الجوى الداخلى .

على أن الحق المشار اليه فى خامسا لايمنع من أن تتولى الحكومة بواسطة طائراتها الخاصة القيام بتلك الأعمال أو الخدمات .

مادة ٢ — رخص أيضا للحكومة أن تمنح بالشروط التى تقررها وللمدة المشار اليها فى المادة السابقة .

(أولا) مكافآت للمصرين الذين يتعلمون الطيران فى مدارس شركة مصر للطيران .

(ثانيا) اعانات للشركة المذكورة عن كل خط منتظم تسترد من الأرباح ولا يتجاوز مقدارها ٧٠ ./· من مصاريف التشغيل .

مادة ٣ — على وزيرى المالية والمواصلات تنفيذ هذا المرسوم بقانون كل منهما فيما يخصه .

نشر بالوقائع المصرية العدد ٧٨ فى ٥ سبتمبر سنة ١٩٣٥

---

(١) راجع مؤلف الأستاذ ألكس ماير الفرنسى فى موضوع النقل الجوى الداخلى طبعة باريس سنة ١٩٤٨ ، كذلك راجع رسالة دكتوراه فى القانون للاستاذ روسل وموضوعها (الدور الاقتصادى للطيران التجارى) رسالة باريس سنة ١٩٣٧

الترخيص

من وزير المواصلات لشركة مصر للطيران

AUTHORIZATION

فى ٢٩ أغسطس ١٩٣٥

ويعمل به لمدة ثلاثين سنة ابتداء من ٢٦ مايو سنة ١٩٣٢

للقيام ببعض مشروعات الطيران المدنى [1]

يرخص وزير المواصلات (المشار اليه فيما بعد بلفظ الوزير) والمفوض بذلك من مجلس الوزراء بمقتضى قرار صادر بتاريخ ٣١ ديسمبر سنة ١٩٣١ لشركة مصر للطيران (المشار اليها فيما بعد بلفظ «الشركة») بأن تقوم على مسئوليتها وتبعتها ، مع مراعاة الأحكام والشروط المدونة فيما بعد بمشروعات الطيران المدنى الآتى بيانها المعبر عنها فيما بعد «بالمشروعات» وهى :

(ا) انشاء وادارة مدارس لتعليم الطيران المدنى ورحلات جوية لنقل الركاب محلياً ومحطات لتموين الطائرات المدنية وصيانتها واصلاحها وخدمات جوية تتناول الفوتوغرافية الجوية ومسح الأراضى ورش المحصولات من الجو وغيرها . وخطوط منتظمة وسفريات عرضية للنقل الجوى المدنى لنقل الركاب والبريد والبضائع وذلك داخل حدود الأراضى المصرية .

---

(١) راجع مؤلف مارسيل ليجوف أستاذ قانون الطيران و نقيب المحامين فى فرنسا سنة ١٩٣٤ صفحة ٥٦٤ يتحدث عن ترخيص الدولة لمؤسسات النقل الجوى الوطنية .

(ب) انشاء وادارة خطوط منتظمة والقيام بسفريات عرضية للنقل الجوى بين مصر والخارج لنقل الركاب والبريد والبضائع بشرط الحصول على ترخيص الدول الأجنبية المختصة . وتبذل الحكومة المصرية أقصى جهودها لدى تلك الدول للحصول على هذا الترخيص .

(ج) أى مشروع جوى آخر يوافق عليه — الوزير فى أى وقت فى المستقبل .

الباب الأول

أحكام وشروط عامة (١)

يكون الترخيص الممنوح بمقتضى هذا خاضعاً للأحكام والشروط العامة المبينة فيما بعد :

المادة الأولى

مدة الترخيص ونوعه

١ — مع مراعات أحكام المادتين ١٠ ، ١١ من الباب الأول من هذا الترخيص يعمل من ٢٦ مايو سنة ١٩٣٢ ولمدة ثلاثين سنة .
وبانتهاء هذه المدة ينتهى الترخيص من تلقاء نفسه إلا إذا رأت الحكومة أن تمد مدته بنفس الشروط والأحكام أو بشروط وأحكام معدلة .

٢ — هذا الترخيص شخصى محض مع مراعاة أحكام المادة التاسعة .

(١) المادة ٢٧ من القانون السويسرى الحديث للاحة الجوية الصادر بتاريخ ٢١ ديسمبر سنه ١٩٤٨ تحتم الحصول على ترخيص من الدولة للشركة التى تقوم بالنقل الجوى المنتظم . وكان هذا الترخيص لابد منه حتى منذ سنة ١٩٢٠ فى سويسرا فى القرار الاتحادى المنتظم للاحة الجوية السويسرية .

المادة الثانية

اتباع القوانين والمراسيم واللوائح الخاصة بالملاحة الجوية

تتبع الشركة وتراعى دواماً أحكام قوانين الملاحة الجوية المعمول بها والمراسيم أو اللوائح أو القرارات الوزارية أو الأوامر أو التعليمات التى تصدر من وقت إلى آخر تنفيذاً لهذه القوانين .

المادة الثالثة

الاخطار عن الطرق وأماكن النزول واعتماد الخطوط

تعرض الشركة على الوزير للحصول على موافقته بيان الطرق التى تنوى تسيير خطوط منتظمة للنقل الجوى عليها والأماكن التى يراد النزول فيها وتقدم فى الوقت نفسه ماقد يطلبه الوزير من البيانات المتعلقة بعدد السفريات وبأجور السفر وبنوع الطائرات التى تستخدم وبغير ذلك ويجب اعتماد هذه البيانات من الوزير قبل افتتاح أى خط .

المادة الرابعة

تقديم جداول مواعيد السفر والتعديلات التى قد تطرأ عليها

على الشركة أن تقدم فى الوقت المناسب للوزير وللادارت والمصالح الحكومية التى يعينهانسخاً من جداول مواعيد السفر وتعريفة أجور النقل على الخطوط التى تعهد إلى الشركة ويجب على الشركة أن تخطر الوزير والادارات والمصالح المذكورة كتابة بكل تعديل يحدث فى جداول المواعيد

وعلى الشركة الحصول على موافقة الوزير قبل ادخال أى تعديل على البيانات المتعلقة بأى خط معتمد طبقاً للمادة الثالثة وكل تعديل يعتمد يجب إرسال إخطار به أيضاً إلى الجهات المختصة .

المادة الخامسة

تسجيل طائرات الشركة ، الإخطار عن الطائرات الأخرى المستعملة فى خدمة الشركة

تسجل الطائرات التى تملكها الشركة فى السجل المصرى لقيد الطائرات وعلى الشركة أن تقدم للوزير وصف كل طائرة أخرى تستأجرها بقصد تشغيلها مع بيان جنسيتها وعلامات تسجيلها والبيانات الخاصة بقائد الطائرة وسائر عمالها .

المادة السادسة

نقل البريد

يكون نقل الشركة للبريد بطريق الجو خاضعاً لما يقرره مدير عام مصلحة البريد المصرى من الشروط والأحكام الخاصة .

المادة السابعة

استخدام المصريين وتدريبهم

على الشركة فى جميع الأوقات أن تبذل أقصى جهدها لتدريب المصريين واستخدامهم وتتعهد بألا تستخدم أجانب فى أية وظيفة يوجد من المصريين من تتوفر فيهم الكفاية والمؤهلات لها .

وعلى الشركة أن تقدم للوزير عند الطلب كشفاً بأسماء جميع الذين فى خدمتها مع بيان أعمالهم وجنسياتهم وأجورهم .

المـادة الثامنة

استعمال المواد والمهمات المصرية

على الشركة أن تستعمل وتستخدم مواد ومهمات مصرية أو مصنوعة فى مصر كلما أمكنها ذلك وأن تفضلها على المواد والمهمات الأجنبية الأصل أو المصنوعة فى الخارج وذلك متى كانت المواد والمهمات المصرية مطابقة للمواصفات والشروط المقررة فى مصر وقتئذ توفرها لتكون صالحة لأعمال الطيران وبشرط ألا تتجاوز الزيادة فى ثمنها ١٠٪ من ثمن المواد والمهمات المماثلة لها الأجنبية الأصل أو المصنوعة فى الخارج .

المـادة التاسعة

التنازل عن الترخيص أو نقله أو تأجير الانتفاع به

لا يجوز للشركة أن تتنازل عن الترخيص أو تنقله أو تؤجر الانتفاع به تنازلا أو نقلا أو تأجيراً يتناوله كله أو بعضه بما فى ذلك الحقوق والتسهيلات والاعانات الابعد الحصول على موافقة صريحة من الوزير كتابة ولا ترفض هذه الموافقة متى أمكن الشركة أن تقنع الوزير بأن التنازل أو النقل أو التأجير من مصلحة الشركة ويشترط على كل حال أن لايكون هذا التنازل أوالنقل أوتأجير الانتفاع مجحفاً بالمصلحةالعامة .

وبالرغم من موافقة الوزير على التنازل أو النقل أو التأجير تظل الشركة مسئولة عن جميع الواجبات والالتزامات المترتبة عليها بمقتضى هذا الترخيص

المادة العاشرة

الغاء الترخيص وانقضاء مفعوله ، الأثر الذى يترتب على ذلك ، الاجراءات الواجب اتخاذها :

١ — للحكومة مطلق الحرية فى الغاء هذا الترخيص كله أو بعضه أو فى إلغاء كل أو بعض الحقوق والتسهيلات والاعانات المقررة بمقتضاه وذلك لأى من الأسباب الآتية على أن يكون إلغاء الترخيص كلية من سلطة مجلس الوزراء :

(ا) إذا قصرت الشركة فى القيام بتنفيذ أو مراعاة أى حكم من أحكام هذا الترخيص أو أى من الالتزامات المفروضة عليها بمقتضاه أو أى شرط من الشروط الخاصة بمنح الحقوق والتسهيلات والإعانات المقررة بمقتضاه ولم تتلاف هذا التقصير فى خلال المهلة التى يحددها الوزير لذلك بكتاب مسجل ينبهها فيه إلى هذا التقصير .

(ب) إذا تنازلت الشركة عن هذا الترخيص أو نقلته أو اجرت حقها فى الانتفاع به كله أو بعضه أو صدر منها ذلك عن كل أو بعض الحقوق والتسهيلات والإعانات الممنوحة بمقتضاه دون موافقة الوزير على ذلك كتابة .

(ج) إذا ادخل على قانون تأسيس الشركة أى تغيير جوهرى دون موافقة الوزير كتابة .

(د) إذا أعطت الشركة رشوة أو عمولة أو هدية أوقرضاً أو ميزة لأى موظف أو شخص فى خدمة الحكومة المصرية بقصد الحصول على عقد أو امتياز أو إعانة أو تسهيل وكذلك إذا قدمت شيئاً مما ذكر أو وعدت به أو شرعت فيه .

(هـ) إذا قررت الشركة عمداً فى بيان أو كتابة أموراً مخالفة للحقيقة تؤثر على الحقوق المخولة لها أو الالتزامات المفروضة عليها بموجب هذا الترخيص أو يقصد بها الحصول على أية اعانة أو تسهيل بموجب هذا الترخيص .

٢ — ينقضى مفعول هذا الترخيص من تلقاء نفسه باشهار إفلاس الشركة أو تصفيتها تصفية اختيارية أو حلها بصفة اختيارية .

ولا يترتب على إلغاء هذا الترخيص أو انقضاء مفعوله لأى سبب من الأسباب المذكورة آنفاً تخويل الشركة أى حق فى طلب تعويض مهما كان نوعه وسببه .

٣ — يتحقق الغاء هذا الترخيص أو انقضاء مفعوله لأى سبب من الأسباب المذكورة آنفاً بكتاب يرسلة الوزير للشركة بالبريد المسجل بدون حاجة إلى اتخاذ أى إجراء قضائى أو غير قضائى .

المادة الحادية عشرة

وقف الترخيص ، شروط ذلك ، الأثر الذى يترتب عليه

يجوز للوزير دائماً فى أى من الأحوال المبينة بعد بدون اخطار سابق أن يوقف هذا الترخيص مؤقتاً إيقافاً يتناول جميع المشروعات التى يتضمنها أو أى مشروع منها أو أى جزء من مشروع :

١ — اعلان الحكومة المصرية لحالة الحرب أو الأحكام العرفية .

٢ — حدوث طوارئ أهلية أو اضطرابات أو قلاقل داخلية أو عمل من جانب أعداء المملكة المصرية .

وذلك بشرط أن يطبق هذا الإيقاف بغير تميز ولا تفرقة على على المشروعات الأخرى المماثلة ولا يترتب على هذا الإيقاف تخويل الشركة أى حق فى مطالبة الوزير بأى تعويض مهما كان نوعه وسببه .

المادة الثانية عشرة

حق الاستيلاء على الطائرات وقت الحرب والتعويض عنها

للحكومة المصرية الحق فى حالة إعلانها أو إعلان الحرب عليها أن تستولى على كل أو بعض طائرات الشركة التى قد تكون داخل الحدود المصرية (بما فى ذلك المياه المصرية الاقليمية) ولها أن تستولى أيضاً على أى مطار أو مكان أو بناء أو مهمات أو غير ذلك مما تملكه الشركة فى مصر على أن تدفع تعويضاً للشركة عن ذلك .

المادة الثالثة عشرة

ارسال المكاتبات ، الاخطار عن تغيير العنوان ، الأثر الذى يترتب على عدم الإخطار

جميع الاعلانات والأوامر والتعليمات والتبليغات التى تصدر كتابة من الوزير أو باسمه إلى الشركة ترسل بكتاب بالبريد المسجل أو تترك للشركة بعنوانها وتعتبر أنها وصلت اليها بعد مضى ٢٤ ساعة من تاريخ إرسالها أو تركها ما لم يثبت خلاف ذلك .

ويجب على الشركة ان تخطر الوزير فى الحال بكل تغيير يحدث فى عنوانها ويكون الاخطار بكتاب يرسل بالبريد المسجل ولا يلزم الوزير بمراعاة أى تغيير لم يبلغ اليه بالكيفية المتقدمة ولا يؤثر ذلك فى مسئوليات الشركة .

المادة الرابعة عشرة

التعويض

ليس فى نصوص هذا الترخيص ما يمكن تأويله بأنه يرتب صراحة أو ضمنا على الحكومة أو ضدها أية مسئولية أو أى التزام من أى نوع كان قبل الغير عن أى فعل يحدث من الشركة أو موظفيها أو عمالها بسبب مباشرة الأعمال المرخص بها للشركة .

المادة الخامسة عشرة

كل خلاف فى الرأى يقوم بين الوزير والشركة بخصوص تفسير أوتطبيق أى نص من نصوص هذا الترخيص أو بخصوص ممارسة أى حق أو تسهيل أو التزام مقرر فيه يفصل فيه بطريق التحكيم مالم ينص صراحة فى هذا الترخيص على غير ذلك .

ومن أجل ذلك يعين كل فريق مندوبا عنه فاذا لم يتفق المندوبان يعينان حكما واحدا ويؤخذ برأى الأغلبية ، واذا لم يتفق المندوبان على تعيين الحكم فيعينه رئيس محكمة الاستئناف الأهلية .

ويقرر المندوبان أو المندوبان والحكم ، بحسب الحالة ، الاجراءات الواجب اتباعها ويكون قرارهم نهائيا .

المادة السادسة عشرة

تفسير الاتفاق ، النص الذى يرجح

النص العربى فى تفسير نصوص هذا الترخيص

الباب الثانى

حقوق خاصة

تمنح الشركة خلال مدة هذا الترخيص الحقوق الخاصة المبينة فيما بعد مع مراعاة الشروط والأحكام الموضوعة لذلك .

المادة السابعة عشرة

إنشاء محطات لخدمة الطائرات المدنية فى

مطارات الحكومة المدنية وفى أماكن النزول

تعريف : يقصد بكلمة « محطة » المستعملة فى هذا الترخيص المبانى والمنشئات المعدة لصيانة الطائرات المدنية وإصلاحها وتموينها بالوقود

وتقديم الأدوات وقطع البدل والأجهزة والمعدات التكميلية للطائرات المذكورة .

تمنح الشركة وحدها دون سواها حق إنشاء وإدارة محطات عامة لخدمة الطائرات المدنية فى مطارات الحكومة المدنية وفى أماكن النزول بالشروط المبينة فيما بعد ، على أن منح هذا الحق للشركة لايمنع الوزير من الترخيص بانشاء محطة خصوصية فى أى مطار أومكان للنزول يكون استعمالها مقصورا على الطائرات التى تستعملها شركة أويستعملها شخص مرخص لهما بخط منتظم للنقل الجوى فى مواعيد محددة .

شروط منح هذا الحق :

١ – ان تقوم الشركة بتوفير التسهيلات اللازمة لصيانة الطائرات المدنية واصلاحها وتموينها بالوقود والزيت والمواد وذلك بالمقدار الذى تقتضيه الطلبات العادية الجارية .

٢ – تقدر تكاليف خدمة وإصلاح الطائرات على أساس الأجور التجارية المعقولة .

٣ – تتعهد الشركة بأن لاتقتصر فيما تقدمه من المواد التى تحتاج اليها الطائرات عادة على نوع معين منها بما يجعل البيع فى المحطة محصورا فى هذا النوع .

٤ – تتعهد الشركة بأن لاتقتصر على نوع خاص من الوقود وزيت الماكينات وبأن تقدم عند الطلب أى نوع من الوقود والزيت الممكن الحصول عليهما عادة فى مصر ويجب ألا تزيد أسعار التجزئة التى تبيع بها الشركة الوقود والزيوت عن الأسعار التى تتقاضاها شركات الوقود والزيوت من الجمهور فى تلك الجهة .

كتب البروفسور جويد هويس أستاذ قانون الطيران فى جامعة لايد فى هولنده مقالا عن اعداد تنظيم النقل الجوى الدولى والمقال فيما يقرب من عشرين صفحة منشور بمجلة النقل والمواصلات مجلد (٥) رقم ٣ بتاريخ سبتمبر سنة ١٩٥٢ ص ١ والمجلة تنشرها هيئة الأمم المتحدة . (ض . ص)

٥ ـ اذا تراءى للوزير أن الأجور المقدرة أو التسهيلات أو الخدمات التى تقدمها الشركة فى أية محطة من محطاتها غير مرضية فله أن يطلب منها تقديم الأسباب المبررة للأجور المقدرة وإيضاحا عن أى شأن آخر رأى انه غير مرض وإذا لم يقتنع الوزير بالمبررات والايضاحات التى تقدمها الشركة فله أن يطلب منها تلافى أسباب الشكوى واتخاذ الوسائل اللازمة لمنع تكرارها وعند اختلاف الوزير مع الشركة فى هذا الشأن يعرض الأمر للتحكيم وفقا لنص المادة الخامسة عشرة .

(ألغيت بقرار مجلس الوزراء جلسة ٢ ديسمبر سنة ١٩٤٠) وهو منشور فى هذه المجموعة صفحة ٤٢٩ وما بعدها .

المادة الثامنة عشرة

انشاء مدارس لتعليم الطيران المدنى فى مطارات الحكومة المدنية

تمنح الشركة وحدها دون سواها حق انشاء وادارة مدارس لتعليم الطيران المدنى فى مطارات الحكومة المدنية بالشروط المبينة فيما بعد على أن يكون للوزير الحق اذا صارت أية مدرسة مصدر خطر على أعمال الطيران الأخرى فى أى مطار أن يطلب من الشركة ان تنقل هذه المدرسة فى خلال اثنى عشر شهرا من إخطارها بذلك إلى مكان آخر يقره الوزير . وفى هذه الحالة تدفع للشركة على سبيل التعويض قيمة مبانى المدرسة القائمة مقدرة فى تاريخ نقل المدرسة مع نفقات نقل المنشئات الفنية اللازمة كالآلات والماكينات ...... الخ إلى المكان الجديد .

(ألغيت هذه المادة بقرار مجلس الوزراء جلسة ٢ ديسمبر سنة ١٩٤٠)

شروط منح هذا الحق :

١ — تقوم الشركة بادارة مدارس تعليم الطيران على وجه واف بالغرض وعلى العموم بكيفية تتوفر معها التسهيلات الضرورية لتعلم فن الطيران وممارسته ولتحصيل التعليم الكافى عمليا ونظريا فى المواد المتعلقة بذلك لنوال رخص الطيارين ، وعليها أن تستخدم من المعدات والموظفين ذوى المؤهلات ما يضمن سير هذه المدارس سيرا مرضيا مأمونا .

---

٢ — تعطى الشركة المصريين حق الأولوية فى الالتحاق بمدارس الطيران .

٣ — تقبل الشركة لتعلم الطيران والتدريب عليه فى مدارسها عددا من الطلاب الذين يختارهم الوزير بصفة رسمية بالأجور التى يتم الاتفاق عليها من وقت إلى آخر ويكون هؤلاء الطلاب خاضعين لنظام المدرسة .

٤ — للوزير فى كل وقت حق التفتيش على أية مدرسة من مدارس الشركة . وعلى الشركة أن تقدم البيانات والايضاحات التى قد تلزم للقيام بهذا التفتيش .

٥ — تحفظ الشركة سجلات تفصيلية عن تعلم الطيران لجميع الأشخاص اللذين يتلقون هذا الفن فى مدارسها بحيث يمكن الاطلاع على هذه السجلات للتفتيش عليها بواسطة الوزير فى أى وقت عند الطلب .

المـادة التاسعة عشرة

تنظيم رحلات جوية محلية لنقل الركاب في مطارات الحكومة المدنية

تعريف : يقصد بعبارة « رحلات جوية محلية لنقل الركاب » المستعملة فى هذا الترخيص نقل أشخاص نظير أجرة أو مكافأة بطائرة يركبونها فى إحدى المطارات على أن ينزلوا فى المطار ذاته بدون نزول فى مطار أو مكان آخر .

تمنح الشركة وحدها دون سواها حق القيام برحلات جوية محلية لنقل الركاب فى مطارات الحكومة المدنية على أن يكون للوزير الحق إذا صارت هذه الرحلات سببا فى إقلاق الراحة أو مصدر خطر لاستعمال أى مطار الاستعمال العادى أن يطلب من الشركة أن تختار فى خلال اثنى عشر شهرا من إخطارها بذلك مكانا آخر يقره الوزير للقيام بهذه الرحلات وذلك بدون إعطاء أى تعويض للشركة .

(الغيت بقرار مجلس الوزراء جلسة ٢ ديسمبر سنة ١٩٤٠)

المـادة العشرون

ممارسة النقل الجوى الداخلى [1]

تعريف : يقصد بعبارة « النقل الجوى الداخلى » المستعملة فى هذا الترخيص نقل الركاب والبريد والبضائع بطريق الجو من أى مكان داخل حدود الأراضى المصرية بقصد انزالها نهائيا فى مكان آخر داخل حدود الأراضى المصرية وذلك مقابل أجر أو مكافأة .

---

(1) Cabotage. (voir article 7 de la Conventian de Chicago 7-12-945).

والمقصود بكلمة « خدمة » المذكورة فيما بعد هو مباشرة النقل المشترك بطائرات تسير وفقا لجدول ينشر للجمهور وتبين فيه مواعيد السير والتعريفة المقررة للنقل[1] :

١ — تمنح الشركة ممارسة النقل الجوى بالشروط الخاصة الآتية :

(ا) فى خلال الخمس عشرة سنة الأولى من تاريخ بدء الشركة فى مشروعاتها تمنح الشركة وحدها دون سواها الحق فى ممارسة خدمات النقل الجوى الداخلى على أى طريق .

(ب) وفى خلال الخمس السنوات التالية للمدة الأولى لا يجوز لغير الشركة ممارسة النقل الجوى الداخلى على أى طريق يكون فيه للشركة من قبل خدمة وافية بالغرض وكافية لحاجة الجمهور ، على أنه يجوز للحكومة أو لغيرها باذن منها القيام بخدمات النقل الجوى الداخلى على أية طرق أخرى بدون أى تحفظ لمصلحة الشركة ما عدا تحفظا واحدا وهو انه فى حالة عدم وجود خدمة منتظمة للنقل الجوى الداخلى على طريق يعرض على الشركة بطريق الأولوية القيام بخدمة نقل جوى داخلى على ذلك الطريق . على ألا يخول ذلك للشركة حقاً مقصورا عليها دون سواها .

(ج) فى خلال المدة الباقية من هذا الترخيص يجوز السماح بمباشرة خدمات النقل الجوى الداخلى على أى خط بواسطة طائرات الحكومة أو غيرها بدون أى تحفظ لمصلحة الشركة .

(د) فى خلال مدة الترخيص كلها تتعهد الحكومة بألا تمنح أية شركة أخرى أو أى شخص آخر شروطا لمباشرة النقل الجوى الداخلى تكون أكثر رعاية من الشروط الممنوحة وقتئذ للشركة .

(١) راجع فى النقل الجوى الداخلى فى فرنسا المادة ٩ من قانون الملاحة الجوية ٣١ مايو سنة ١٩٢٤ — أما فى القانون السويسرى الحديث فقد نصت عليه المادة ٣٤

٢ – تمنح الشركة التخفيض الآتى بيانه فى أجور الركاب العادية المعان عنها على خطوط النقل الجوى الداخلى المنتظمة لموظفى الحكومة المصرية متى قدموا الشهادة اللازمة وبشرط أن يشتروا التذاكر من الشركة رأسا وذلك بدون الإخلال بما نص عليه فى الفقرتين الأخيرتين من المادة الثلاثين .

يمنح الموظفون المسافرون لعمل مصلحى أو بالإجازة تخفيضا لا يقل عن ١٠ ٪ .

المادة الحادية والعشرون

خدمات خاصة للحكومة

١ – تمنح الشركة وحدها حق القيام للحكومة بأى عمل جوى خاص أو بأية خدمة جوية خاصة كالتصوير الفوتوغرافى ومسح الأراضى ورش المحصولات الزراعية ونقل موظفى الحكومة والمهمات الخ . وذلك نظير أجر مناسب وللحكومة إذا شاءت أن تكلف الشركة التعاقد مع الغير على ما تقدم نيابة عنها فى مقابل عمولة تدفع لها ، غير أن هذا الحق لا يمنع الحكومة من القيام بمثل هذه الأعمال أو الخدمات بواسطة طائراتها الخاصة .

٢ – تتعهد الشركة بأن تقدم ما يلزم لنقل موظفى مصلحة الطيران المدنى المسافرين فى مهام مصلحية بطريق الجو بأجور خاصة يتفق عليها بشرط أن توجد طائرات غير مشغولة ملائمة لذلك الغرض .

المادة الثانية والعشرون

شروط عامة للحقوق الممنوحة بمقتضى المواد ١٧ ، ١٨ ، ١٩

تتعهد الشركة بأن تنشىء وتبدأ فى إدارة محطات للخدمة ومدارس لتعليم الطيران ورحلات جوية محلية وخدمات للنقل الجوى الداخلى كلما وأينما استدعت حاجة الجمهور ذلك .

(ألغيت بقرار مجلس الوزراء جلسة ٢ ديسمبر سنة ١٩٤٠)

الباب الثالث

تسهيلات ، منح للتشجيع ، إعانات

أحكام عامة

القسم الأول — التسهيلات

تمنح الشركة خلال مدة هذا الترخيص التسهيلات المبينة فيما بعد بالشروط والأحكام الموضوعة .

المادة الثالثة والعشرون

استعمال مطارات الحكومة المدنية وأماكن النزول ، نهر النيل والموانى الساحلية ، المساعدة على تملك الأراضى لجعلها أماكن نزول :

١ — (ا) للشركة أن تستعمل لأجل طائراتها المملوكة لها أو التى تستخدمها بمقتضى عقد ايجار جميع مطارات الحكومة المصرية

ملاحظة : يجدر التنويه إلى ما بذله فى إعداد الكثير من تعديلات هذا الترخيص وترجمتها إلى اللغة الانجليزية الأستاذ مشرقى غبريال الجاولى مدير الادارة بالمصلحة .

المدنية وأماكن النزول المرخص بها للطائرات التى تستخد فى مثل هذا النوع من العمل وذلك فى مقابل رسم سنوى موحد تدفعه الشركة ويحدد مقداره طبقا للتعريفة الخاصة برسوم استعمال المطارات وأماكن النزول التى يقررها الوزير ويكون معمولا بها فى ذلك الوقت .

(ب) للشركة أن تستعمل لاجل طائراتها المذكورة نهر النيل والموانى الساحلية الخاضعة لرقابة الحكومة متى كانت صالحة لذلك بشرط اتباع اللوائح والأوامر والقيود ودفع الرسوم الخاصة التى تقررها السلطات الحكومية المختصة من آن إلى آخر فيما يتعلق بهذا الاستعمال .

٢ — إذا رغبت الشركة فى إنشاء أماكن للنزول أخرى فى مصر لمشروعاتها فالحكومة المصرية تساعدها على الحصول على أماكن ملائمة لهذا الغرض اما بتقديم أراضى من أملاك الحكومة إن وجد منها ما يصلح بشروط يتفق عليها وإما باتخاذ الإجراءات القضائية والإدارية الممكنة لتسهيل تملك الشركة الأراضى المملوكة للأفراد اللازمة لهذا الغرض .

المادة الرابعة والعشرون

ايجار الأراضى فى مطارات الحكومة المدنية وأماكن النزول

للشركة أن تستأجر أية أراض داخل حدود مطارات الحكومة المدنية وأماكن النزول بأجرة سنوية يحددها الوزير على أن لا تتجاوز عشرة مليمات عن كل متر مربع لتنشىء فيها على حسابها الخاص ورشا ومكاتب ومعدات للوقود وأية أبنية ومنشئات أخرى يوافق عليها الوزير وذلك بالشروط الآتية :

١ — موافقة الوزير على المكان والرسومات والمواصفات الخاصة بالمبانى والمنشئات المراد اقامتها وتنفيذ الشركة لجميع الطلبات التى يقررها الوزير بهذا الصدد .

٢ — عند انتهاء الترخيص يحق للوزير اما (أ) أن يطلب من الشركة ازالة المبانى والمنشئات المذكورة وإعادة الأراضى إلى حالتها الأولى ،

أو (ب) أن يتسلم المبانى والمنشئات المذكورة بالثمن الذى يتفق عليه بين الفريقين .

٣ — على الشركة أن تدفع كل ما يستحق للحكومة من الضرائب عن المبانى والمنشئات الآنفة الذكر .

المادة الخامسة والعشرون

ايجار حظيرة الحكومة المشيدة بالأسمنت المسلح بمطار ألماظه

للشركة أن تستأجر مبانى الحظيرة المشيدة بالخرسانة المسلحة بمطار ألماظه (ما عدا الغرفتين المشيدتين فوق سطح الملحقات الجانبية) بالأجور السنوية الآتية :

(ا) ٥٠ جنيها (خمسين جنيها مصريا) عن كل سنة فى خلال الخمس عشرة سنة الأولى من تاريخ بدء الشركة فى مشروعاتها .

(ب) ١٠٠ جنيه (مائة جنيه مصرى) عن كل سنة فى خلال المدة الباقية .

وذلك بالشروط الآتية ، وعلى أن يكون للشركة الحق فى أى وقت فى انهاء الايجار المذكور باخطار كتابى للوزير قبل تاريخ الإنهاء باثنى عشر شهرا :

١ — (ا) تقدر الأجور التى تفرضها الشركة على إيواء الطائرات غير التى تملكها أو تستخدمها بموجب عقد إيجار على أساس

الأجور التجارية المعقولة ، وعلى الشركة أن تعرض على الوزير تعريفة أجورها لاعتمادها :

(ا) على الشركة أن تمسك دفترا يشمل بيان جميع الطائرات التى تأويها ومقدار أجور الإيواء التى تتقاضاها عنها .

٢ — تدفع الشركة ثمن كل ما تستهلكه من الماء والكهرباء فى الحظيرة .

٣ — (ا) تعنى الشركة العناية الواجبة بالحظيرة وتحافظ عليها كما تحافظ على ملكها الخاص .

(ب) تتحمل الشركة نفقات إصلاح وصيانة الحظيرة العادين الناشئين عن استعمالها ، وهى مسئولة عن إصلاح أى ضرر يلحق الحظيرة بسبب إهمال أو تقصير موظفيها أو عمالها .

(ج) على الشركة ألا تعمل أو تسمح أو تتسبب فى عمل أى تغيير فى مبانى الحظيرة إلا بعد الحصول على موافقة الوزير بذلك كتابة .

(د) على الشركة فى جميع الأوقات أن تتخذ جميع الاحتياطات اللازمة لاتقاء أخطار الحريق وعليها أن تنفذ أى أمر أو طلب يصدره الوزير فى هذا الشأن .

٤ — عند انتهاء هذا الترخيص يجب على الشركة أن تعيد الحظيرة المذكورة إلى الوزير فى حالة تتفق مع أحكام البند السابق .

المادة السادسة والعشرون

استخدام الراديو الكهربائى والمعدات الخاصة بالأرصاد الجوية

للشركة الحق فى استخدام أية معدات للراديو الكهربائى والأرصاد الجوية التى تنشئها أو تعدها الحكومة للطيران المدنى بلا مقابل لفائدة الطائرات التى تملكها الشركة أو تستخدمها بمقتضى عقد إيجاره .

على أن للوزير الحق فى أى وقت بعد مضى ثمانى سنوات من تاريخ بدء الشركة فى مشروعاتها أن يلغى هذه التسهيلات ويتقاضى من الشركة رسوما عن استعمالها لهذه المعدات بشرط ألا تزيد هذه الرسوم على الرسوم التى حددتها الحكومة بصفة عامة لاستعمال الطائرات المدنية لهذه المعدات .

القسم الثانى — منح للتشجيع

المادة السابعة والعشرون

مكافآت لتشجيع تعلم الطيران [1]

١ — فى خلال الثمانى السنوات الأولى من تاريخ بدء الشركة فى مشروعاتها تدفع الحكومة مكافآت لتشجيع تعلم الطيران عن كل فرد من المصريين على الأساس الآتى :

(ا) ٥٠ جنيها (خمسون جنيها مصريا) عند الحصول على رخصة طيار خصوصية .

(ب) ١٠٠ جنيه (مائة جنيه مصرى) عند الحصول على رخصة طيار للنقل المشترك

(١) أنظر قرار مجلس الوزراء الصادر فى ١٢ ديسمبر سنة ١٩٤٠ ص ٤٣٥

(ج) ١٠ جنيهات (عشرة جنيهات مصرية) عند تجديد أحدى الرخصتين سنويا .

وتراعى فى ذلك الشروط الآتية :

أولا — أن يكون الطالب المصرى قد تلقى كل دروس الطيران وقضى كل مدة التمرين اللازمة للحصول على الرخصة أو لتجديدها فى إحدى مدارس الطيران التابعة للشركة مستعملا طائرات مملوكة للشركة أو مملوكة له يكون قد اشتراها من الشركة أو بواسطتها .

(ثانيا) ألا تدفع أية مكافأة من المكافآت المذكورة عن أى شخص تكون الحكومة قد تحملت مصاريف تعليمه الطيران أو تمرينه عليه .

(ثالثا) وبطريق الاستثناء فى حالة التجديد السنوى للرخصة تدفع مكافأة العشرة الجنيهات للأفراد المصريين الحاصلين على الرخصتين «ا» و «ب» الذين يجددون رخصهم سنويا أيا كانت الجهة التى تلقوا دروس الطيران فيها — بشرط أن يكونوا قد أتموا التمرين اللازم لتجديد الرخصة فى أحد مدارس الطيران التابعة للشركة وعلى طائرات مملوكة لها .

٢ — تدفع المكافآت المذكورة إلى الطالب المصرى عن طريق الشركة التى يحق لها أن تستقطع منها أى مبلغ قد يكون الطالب المذكور مدينا به لها .

(عدلت مكافآت تشجيع تعلم الطيران بقرار مجلس الوزراء جلسة ٢ ديسمبر سنة ١٩٤٠ لتكون كالآتى :

(ا) تدفع الحكومة منحة تشجيعية قدرها ٣٥ جنيها (بدلا من ٥٠ جنيها) عن كل طالب مصرى يحصل على إجازة الطيران حرف (أ) على الوجه الآتى :

(أولا) ٢٥ جنيها إلى الهيئة التى تولت تدريب الطالب وذلك تشجيعا لها على خفض أجر التعليم إلى حد يسمح للكثيرين من المصريين بالاقبال عليه .

(ثانيا) عشرة جنيهات للطالب نفسه (وذلك تشجيعا له على الاستمرار فى التعليم) .

(ب) تدفع الحكومة منحة قدرها ١٠٠ جنيه كما كانت عليه لكل طالب مصرى يحصل على إجازة الطيران حرف (ب) .

(ج) تدفع الحكومة منحة قدرها ١٠ جنيهات مرة واحدة فى السنة كما كانت عليه لكل مصرى يجدد أجازته سواء أكانت للطيران الخصوصى أو التجارى أو لكليهما .

القسم الثالث — إعانات

اعانات غير مباشرة[١] :

تمنح الحكومة الشركة الاعانات غير المباشرة التى تقدم على سبيل المساعدة والمبينة فيما بعد عن المدد المحددة وبالشروط الموضوعة لذلك .

المادة الثامنة والعشرون

رد الرسوم الخاصة باستعمال مطارات الحكومة المدنية وأماكن النزول

١ — تتنازل الحكومة فى خلال الثمانى السنوات الأولى من تاريخ بدء الشركة فى مشروعاتها عن كل مبلغ فوق المائة جنيه سنويا من

(١) أنظر قرارات مجلس الوزراء صفحة ٤٢٩ وما بعدها من هذه المجموعة .

رسوم النزول الموحدة التى تدفعها الشركة بمقتضى الفقرة (أ) — ١ من المادة ٢٣

٢ — تتنازل الحكومة فى خلال السبع السنوات التالية عن كل مبلغ فوق المائة وخمسين جنيها سنويا من الرسوم السنوية المذكورة .

(أضيفت إلى هذه المادة فقرة ثالثة حسب قرار مجلس الوزراء جلسة ٦ يونيه سنة ١٩٤٨ هذا نصها :

٣ — تدفع الشركة نظير رسوم نزول طائراتها التى تعمل على خطوطها الداخلية وبمعهد الطيران التابع لها رسما موحدا مقداره ١٥٠ جنيها سنويا ابتداء من أول يناير سنة ١٩٤٨ إلى آخر ديسمبر سنة ١٩٥٠ على أن يعاد النظر بعد ذلك فى هذا الرسم ، أما الخطوط الخارجية للشركة فتحاسب عليها وفقاً لما هو مقرر بالقرار الوزارى رقم ١٧٥ لسنة ١٩٤٥[١]

المادة التاسعة والعشرون

الاعفاء من رسوم الواردات

١ — تعفى الشركة فى خلال الثمانى السنوات الأولى من تاريخ بدئها فى مشروعاتها من جميع رسوم الواردات (ما عدا رسوم الرصيف) عن الطائرات ومحركاتها وآلاتها (ومن جملتها أجهزة الراديو الكهربائية) والأجزاء التى تتألف منها والعدد والماكينات والمهمات والمواد التى تستعمل فى اصلاح الطائرات وصيانتها والحرارات والمقطورات والمركبات ذات المحرك مما يستخدم فى المحطات والمطارات ومهمات المطارات ، وبوجه عام عن جميع الأدوات والمواد الضرورية لقيام الشركة بالمشروعات المرخص لها بها وذلك بالشروط الخاصة الآتية ومع الخضوع بوجه عام لجميع الاجراءات التى تفرضها مصلحة الجمارك للرقابة :

(١) منشور فى هذه المجموعة صفحة ١٥٦ وما بعدها .

١ — تقدم الشركة اقرارا كتابيا عن كل قطعة من الأدوات أو المواد المراد استيرادها دون دفع رسوم عنها تصرح فيه بأنه لا يمكن الحصول وفقاً للمادة الثامنة على أدوات ومواد مصنوعة فى مصر أو من أصل مصرى مماثلة للمواد المستوردة وأن الأدوات أو المواد المذكورة معدة لاستعمال الشركة وحدها ، والا فلا يمنح الاعفاء من الرسوم .

٢ — تتعهد الشركة بألا تبيع أى شىء من الأدوات المذكورة إلا إذا أخطرت مصلحة الجمارك كتابة بأن الأدوات المذكورة ستباع ودفعت عنها للمصلحة مبلغ الرسوم (إذا كان ثمة رسوم يجب دفعها) كما تقدرها مصلحة الجمارك حينذاك .

تعامل الطائرات عند أخذها مواد الوقود وزيت الماكينات فى حدود الأراضى المصرية بما تعامل به السفن المسافرة إلى الخارج عند أخذها مواد الوقود وزيت الماكينات فى الموانئ البحرية بشرط أن تستعمل تلك المواد والزيوت فى الطائرات المسافرة إلى الخارج فى خطوط منتظمة أو رحلات عرضية .

ويشترط للحصول على الاعفاء والمعاملة المذكورين مراعاة ما تقرره مصلحة الجمارك من التدابير للمراقبة .

(عدلت الفقرة الثانية من هذه المادة بقرار مجلس الوزراء جلسة ٦[1] يونيه سنة ١٩٤٨ لتكون كالآتى : وقد جدد الاعفاء الجمركى بقرار مجلس الوزراء جلسة ٢٨ ديسمبر سنة ١٩٤٧) .

تعامل الطائرات عند أخذها مواد الوقود وزيوت الماكينات فى حدود الأراضى المصرية بما تعامل به السفن إلى الخارج عند أخذها مواد الوقود والزيوت للماكينات من الموانى البحرية بشرط أن تستخدم تلك المواد

[1] أنظر صفحة ٤٣٧ من هذه المجموعة .

والزيوت فى الطائرات المسافرة إلى الخارج فى خطوط منتظمة أو رحلات عارضة .

أما مواد الوقود وزيوت الماكينات التى تستعملها الطائرات فى خطوط منتظمة أو فى أعمال التدريب والتعليم أو أثناء اختبار الطائرات فى الجو داخل القطر المصرى فتدفع عنها الشركة الرسوم المقررة على أن تقوم مصلحة الجمارك برد ما يقابل هذه الرسوم إلى الشركة ابتداء من أول يناير سنة ١٩٤٨ ويشترط للحصول على الاعفاء والمعاملة المتقدم ذكرها مراعاة ما تقرره مصلحة الجمارك من التدابير ووسائل المراقبة .

ب — اعانات مباشرة :

المادة الثلاثون

اعانات مباشرة [١]

تمنح الحكومة الشركة اعانات مالية عن الخطوط الجوية المنتظمة تردها الشركة من أرباحها بدون دفع فوائد عنها وذلك بالشروط الآتية :

١ — قبل افتتاح أى خط منتظم يوضع كشف مشتمل على تقدير تكاليف التشغيل على أساس يتفق عليه حسب النموذج المرفق بهذا الترخيص وترفق به جميع البيانات التى يحق للوزير طلبها بمقتضى المادة الثالثة . ومتى اعتمد الوزير ذلك الكشف يبلغ اعتماده للشركة محدداً لها التاريخ الذى تبدأ فيه ادارة الخط .

٢ — تمنح الحكومة الشركة اعانة عن كل خط منتظم معتمد مقدارها ٧٠ ٪ من تكاليف تشغيله اعتباراً من أول أغسطس سنة ١٩٣٣ وهو التاريخ الذى بدأت فيه الشركة تنظيم خطوط جوية .

---

(١) أنظر الصفحات ٤٢٩ إلى ٤٦٠ من هذه المجموعة .

إذا قلت مصروفات التشغيل الفعلية لخط عن التكاليف التقديرية يجب الأخذ بالمصروفات الفعلية فى تحديد مبلغ الاعانة البادية الذكر وإذا زادت فيؤخذ بالتكاليف التقديرية .

٣ — إذا نقص عدد الرحلات فى خط خلال ستة شهور عن العدد المحدد بما يزيد عن ١٠ ٪ خفضت اعانة الحكومة بمقدار النقص وذلك بأن يعتبر مبلغ الاعانة مقابلا للعدد المحدد ويخصم منه مبلغ مناسب للرحلات الناقصة (مع التجاوز عن ١٠ ٪ من النقص) .

٤ — ترد الشركة جميع المبالغ التى صرفت اليها على سبيل الاعانة من أول أغسطس سنة ١٩٣٣ إذا ما زاد صافى أرباحها بعد خصم الاحتياطى القانونى ومكافأة أعضاء مجلس الادارة عن ٥ ٪ من رأس مالها المدفوع على أن توزع هذه الزيادة كما يأتى :

٥٠ ٪ للحكومة

٣٠ ٪ احتياطى للمهمات

٢٠ ٪ للمساهمين

٥ — تقدم الشركة فى نهاية كل ستة شهور من تاريخ تشغيل كل خط بيانا مفصلا بمصروفات التشغيل الفعلية لذلك الخط على أساس كشف التكاليف التقديرية المعتمد وذلك لمراجعتها وتحديد الاعانة على أساسها والتحقق من المصروفات الادارية والنسبة المئوية اللازم تحديدها لتلك المصروفات الادارية فى المدة التالية .

٦ — يعاد النظر فى الأساس الخاص باحتساب ودفع الاعانة بعد خمس سنوات اعتبارا من أول أغسطس سنة ١٩٣٢ وذلك على ضوء الخبرة العملية فيما يتعلق بتكاليف تشغيل الخطوط المعتمدة .

٧ – يكون للحكومة الحق فى استخدام المقاعد غير المباعة فى الطائرة بنسبة أقصاها ٧٠٪ من هذه المقاعد لنقل موظفى الحكومة المسافرين فى أعمال مصلحية بلا مقابل .

٨ – يكون للحكومة الحق فى الاحتفاظ باشغال ١٥٪ من مقاعد الطائرة على أقصى تقدير لنقل موظفى الحكومة بلا مقابل فى أعمال مصلحية على شرط أن تخطر الشركة باثنى عشر ساعة قبل قيام الطائرة وعلى أن تسمح عدد المقاعد غير المباعة فى وقت الاحتفاظ باشغال هذه النسبة .

(عدلت هذه المادة ما عدا الفقرتين ٧ و ٨ حسب قرار مجلس الوزراء جلسة ٢ ديسمبر سنة ١٩٤٠ لتكون كالآتى :

٣ – تدفع الاعانة للشركة طبقا للأساس الحالى (أى بنسبة ٧٠٪ من مصاريف تشغيل الخطوط الفعلية وذلك عن المدة من أول أغسطس إلى آخر ديسمبر سنة ١٩٣٨) .

٤ – تخفض نسبة الاعانة المذكورة بواقع ٥٪ سنويا مدة الأربع السنوات التالية بحيث تصبح كالآتى :

سنة ١٩٣٩	٦٥ ٪
سنة ١٩٤٠	٦٠ ٪
سنة ١٩٤١	٥٥ ٪
سنة ١٩٤٢	٥٠ ٪

غير انه فيما بعد يختص بالسنة الأخيرة إذا كانت ايرادات الشركة مضافا اليها الاعانة الحكومية غير كافية لتغطية مصروفات الشركة ودفع ربح قدره ٥٪ من رأس مالها فتزاد الاعانة الحكومية بالقدر الذى

يسمح بدفع الربح المذكور على ألا تتعدى نسبتها ٥٥ ./. من المصروفات الفعلية .

وفى خلال سنة ١٩٤٢ يعاد النظر فى الأساس الذى تدفع بمقتضاه الاعانة الحكومية على ضوء الخبرة المكتسبة .

ملاحظة : "ومما يذكر هنا أن الحكومة قررت الاستيلاء على الشركة فى ٥ سبتمبر سنة ١٩٣٩ بناء على أمر معالى وزير الدفاع وذلك نظرا للظروف التى ترتبت على نشوب الحرب وأن جميع مصاريف الخطوط من هذا التاريخ إلى تاريخ أمر الاستيلاء تقع على عاتق الحكومة كما أن جميع الايرادات تستولى عليها الحكومة .

وعلى ذلك فان نسبة الاعانة لسنة ١٩٣٩ وهى ٦٥ ./. ستسرى فقط على المدة من ابتداء العام أى أول يناير إلى ٥ سبتمبر وهو تاريخ الاستيلاء وتبلغ قيمة الاعانة على هذا الأساس ٤٨٩٤٢ جنيها يضاف اليها ايرادات الخطوط عن نفس المدة وهى ٢٩٦٧١ جنيها فيكون المجموع ٧٨٦١٣ جنيها بزيادة قدرها ٣٣١٧ جنيها عن مصروفات الخطوط وهى ٧٥٢٩٦ جنيها أو ما يعادل ٥,٥ ./. سنويا على رأس المال المدفوع لمدة تسعة أشهر .

أما فيما يختص بالمدة اللاحقة له ٥ سبتمبر سنة ١٩٣٩ فقد أبدت الشركة انها تقديرا للظروف التى اقتضت وضع الحكومة يدها على الشركة فانها تكتفى بتعويض يسمح لها بدفع فائدة على رأس مالها المدفوع قدرها ٥ ./. فى السنة خلال مدة الاستيلاء وترى وزارة الدفاع وهذه الوزارة أن ما تطلبه الشركة يعتبر معقولا لا سيما وأن سعر الـ ٥ ./. أخذت به الحكومة فى نفس الترخيص الممنوح للشركة فقد قضت الفقرة ٤ من المادة الـ ٣٠ على أن الشركة ترد جميع المبالغ التى صرفت لها على

سبيل الاعانة من أول أغسطس سنة ١٩٣٣ إذا ما زاد صافى ربحها بعد خصم الاحتياطى القانونى ومكافأة أعضاء مجلس الادارة على ٥٪ من رأس مالها المدفوع .

ويلاحظ انه عند نهاية الاستيلاء ستحسب الاعانة على أساس الفئة المحددة للسنة التى ينتهى فى خلالها الاستيلاء وتكون المحاسبة على أساس المدة التى من تاريخ انتهاء الاستيلاء إلى آخر ديسمبر " (انتهت)

٥ — منعا لما قد يحدث من الخلاف بين الحكومة والشركة فى حساب الاعانة رئى أن تحاسب الشركة طبقاً للبنود الواردة بكشف التكاليف التقديرية المعتمدة فتدفع النسبة المئوية المقررة للاعانة من مصاريف الخطوط الفعلية إذا قلت عن المصاريف التقديرية أو تساوت بها أما إذا زادت فتدفع تلك النسبة على أساس التكالف التقديرية المقررة بصرف النظر عن الزيادة فى التكاليف الفعلية .

وعلى الشركة عدم تجاوز أى بند من التكاليف نظير وفر يقابله فى بند آخر إلا إذا وجدت أسباب قهرية تبرر ذلك وبعد الحصول على موافقة الوزارة .

(ثم عدلت بقرار مجلس الوزراء جلسة ٦ يونيه سنة ١٩٤٨ بما فيها الفقرتين ٧ ، ٨ لتكون كالآتى :

١ — تمنح الشركة اعانة مالية سنوية مقدارها عشرة آلاف جنيه لتغطية جزء من خسارتها من تشغيل خطوطها الداخلية على أن تردها

الشركة إلى الحكومة بالاضافة إلى الاعانات المباشرة التى استولت عليها سابقا من أول أغسطس سنة ١٩٣٣ إلى الآن بدون دفع فوائد عنها إذا ما زاد صافى أرباحها بعد خصم الاحتياطى القانونى ومكافأة أعضاء مجلس الادارة وفقاً لقانون الشركة الأساسى المعمول به الآن على ٥ ./. من رأس مالها المدفوع على الأساس الآتى :

٢٠ ./. للحكومة

٥٠ ./. احتياطى للشركة

٣٠ ./. توزع على المساهمين

٢ — يطبق نظام دفع هذه الاعانة وتوزيع فائض الأرباح على الأساس المبين فى الفقرة السابقة من أول يناير سنة ١٩٤٨ على أن يعاد النظر فى هذا الأساس وفى هذه النسب بعد ثلاث سنوات على ضوء الخبرة المكتسبة خلال هذه المدة .

٣ — تقوم الشركة باتفاق مع مصلحة الطيران المدنى على وضع نظام يكفل نقل موظفى الحكومة الذين ينتقلون فى مأموريات رسمية يشبه النظام المعمول به فى مصلحة السكك الحديدية على أ نيراعى فى ذلك الخصم المقرر فى الفقرة الثانية من المادة ٢٠ من الترخيص بالاضافة إلى الخصم المقرر فى الشركة على تذاكر العودة ويعمل بهذا النظام ابتداء من تاريخ الاتفاق بين مصلحة الطيران والشركة إلى ٣١ ديسمبر سنة ١٩٥٠ على أن يعاد النظر فيه بعد ذلك .

القسم الرابع — أحكام عامة

المادة الحادية والثلاثون

جهود الشركة ، قيامها بمشروعاتها بصفة مرضية

يجب على الشركة أن تبذل دواما أقصى جهودها لترقية وترويج الطيران المدنى بجميع فروعه وأن تقوم بجميع مشروعاتها بطريقة وافية بالغرض وعليها أن تعمل أيضا لكى تصل فى أقرب وقت ممكن إلى درجة من الكفاية والتقدم بحيث تستطيع أن تقوم بأعمالها بدون حاجة إلى إعانة مالية من الحكومة .

المادة الثانية والثلاثون

التأمين

يجب على الشركة دواما أن تؤمن نفسها من الأخطار والمسئوليات العادية التى قد تتعرض لها فى سائر فروع أعمالها ببوالص تأمين أو بأموال احتياطية كافية لمواجهة تلك الأخطار والمسئوليات [1]

المادة الثالثة والثلاثون

فحص دفاتر الشركة

يجب على الشركة أن تمسك حسابات منظمة عن منح التشجيع وعن الاعانات ، وأن تقيد بالدفاتر المذكورة الأصول والخصوم الخاصة بها ، وأن تمسك دفاتر الحساب العادية والمستندات الخاصة بأعمالها وعلى الشركة تمكين المندوب الذى تعينه وزارة المالية ومعه عند الاقتضاء المندوب

---

(١) راجع فى ذلك أحكام اتفاقية روما الدولية التى وقعتها الحكومة المصرية بمدينة روما فى ١٩٥٢/١٠/٧ وهى التى وحدت أحكام التعويضات عن الاضرار التى تصيب الغير على سطح الأرض من جراء طائرة أجنبية وقد صدر القانون رقم ٣٩٦ لسنة ٥٣ فى ٥٣/٨/١٥ تصديق عليها وصدر مرسوم الاصدار فى أوائل فبراير سنة ١٩٥٤ (ض . ص)

الذى تعينه وزارة المواصلات من فحص تلك الحسابات والدفاتر والمستندات فى الأوقات المناسبة بعد انقضاء سبعة أيام على الأقل من تاريخ اخطار يرسل إلى الشركة ، وعلى الشركة امداد من ينتدب لهذا الفحص بجميع البيانات والايضاحات اللازمة التى يطلبها لاداء مهمته « (انتهى الترخيص)

مجلس الدولة

فتوى شعبة الأشغال العامة

ملف رقم ١٤-٢-٤

١٤ ديسمبر سنة ١٩٥٣

فى مدى تطبيق المادة ١٥ من اتفاقية شيكاغو للطيران المدنى على ترخيص الحكومة لشركة مصر للطيران ومنحها بعض الامتيازات المشار اليها فى المواد ٢٣ ، ٢٤ ، ٢٥ من هذا الترخيص الذى يرجع تاريخه الى ٣١ ديسمبر سنة ١٩٣١ ويمتد ثلاثين سنة . والفتوى بشأن الرسوم وفئات الايجار المقررة بالقرارات الوزارية ١٧٥ ، ١٥٣ ، ٨٠٥

انتهى رأى الشعبة

الى أن معاهدة شيكاغو وقد أصبحت قانونا وطنيا داخليا واجب التطبيق ، يتعين إعمال أحكامه بالغاء كل ما يتعارض معها من نصوص وتراخيص .

ويجب على مصلحة الطيران أن تمحو فورا الامتيازات الممنوحة لشركة مصر للطيران فى شأن الخطوط الجوية الدولية المنتظمة ويكون ذلك بتعديل أحكام الترخيص على النحو الذى لا يتعارض وأحكام معاهدة شيكاغو وذلك بعد موافقة مجلس الوزراء .

وقالت الشعبة أن علاج آثار الغاء الامتيازات تعالجه الحكومة على ضوء اعتبارات المصلحة العامة ومدى رغبتها فى مساعدة شركات الطيران الوطنية .

نموذج لكشف تكاليف التشغيل

خط القاهرة — الاسكندرية :

القيام بأربع رحلات ذهابا وإيابا يوميا بواسطة ثلاث طائرات دى هافيلاند دراجون محرك « جيبسى ماجور »

الثمن الأساسى	جنيه
ثلاث طائرات « جيبسى ماجور »	٩٣٧٥
قطع التغيير	١٥٠٠
سيارتان (اوتوبيس) قيمة كل منهما ٨٢٠ جنيها...	١٦٤٠
المجموع الكلى	١٢٥١٥

الاستهلاك السنوى :

طائرتان بنسبة ٣٠ ٪	١٨٧٥
طائرة بنسبة ٢٥ ٪	٧٨١
سيارتان (أوتوبيس) بنسبة ٢٠ ٪	٣٢٨

التأمين السنوى :

ثلاث طائرات ٣١٢٥ جنيها لكل منها	١٠٧٣
سيارتان ٨٠٠ جنيه لكل منهما	٦٩

جنيه

موظفو التشغيل أربعة طيارين ٣٠٠٠جنيه لكل منهم ٢٠٨

موظفو المطار ثلاثة مهندسين (أرضى) ١٠٠٠جنيه لكل منهم ٤٥

سائقان ٩٢ جنيها للواحد ٢

خمسة ميكانيكيين ١٠٠٠ جنيه جميعا ١٤

المرتبات السنوية :

كبير الطيارين ٦٠٠ جنيه ٦٠٠

ثلاثة طيارين ٥٦٨ « ١٧٠٤

علاوة طيران ٣٢٦٠ ساعة بواقع ٢٠ قرشا ٦٥٢

الأجور السنوية :

ثلاثة مهندسين (أرضى) بمرتب ٣٦٠ جنيها ١٠٨٠

	جنيه	
ميكانيكيان بمبلغ	١٤٤	
« «	٩٦	... ... ٥٤٠
ميكانيكى واحد	٦٠	

أربعة عمال بمبلغ ٣٦ ... ... ١٤٤

ولدان « ٣٠ ... ... ٦٠

أربعة موظفين للحركة ٩٦ ... ... ٣٨٤

سائقان ١٤٤

الصيانة :

صيانة الطائرات

اصلاح سنوى لطائرتين ١٣٠ جنيها للواحدة ٢٦٠

اصلاح طائرة واحدة ١٠٠ جنيه ١٠٠

صيانة عادية بواقع ١٢,٥ قرشا فى الساعة

٢٩٢٠ رحلة ÷ النهاية الصغرى ١٢,٥ ... ... ٤٠٧

١٠,٤٧٠

جنيه

ما قبله ١٠,٤٧٠

صيانة المحركات :

اصلاح للسطح ٤٥٠ ساعة

١٠ × ٥ = ٥٠.

اصلاح تام ١٠ × ٧٥ = ٧٥٠ ... ... ٨٠٠

مصاريف صيانة بواقع الساعة ٧ قروش

٢٩٢٠ رحلة $\frac{}{٦٠}$ × ٢ محركان × ٧ قروش ٤٥٦

١١,٧٢٦

الوقود والزيوت :

الوقود :

٢٩٢٠ × $\frac{}{٦}$ فى ١٣ جالون فى الساعة × ٨ قروش

الجالون الواحد ٣,٣٩١

الزيوت :

٣٢٦١ × $\frac{٣}{٨}$ جالون فى الساعة × ٣٢ قرشا ثمن الجالون ٣٩١

الصيانة : الأوتوبيس :

مصاريف الصيانة كاوتشوك وخلافه ٣٥ جنيها فى السنة × ٢ ٧٠

المسافة : القاهرة :

٣٦٥ يوما × ١٥ كيلومترا للرحلة × ١٠ رحلات : ... ...

٥٤,٧٥٠ كيلو مترا فى السنة ... ...

خمسة اصلاحات للسطح فى السنة × ٨ جنيهات... ... ... ٤٠

اصلاح تام سنوى ٣٥ جنيها ٣٥

الاسكندرية :

٣٦٥ × ١٥ × ٨ = ٤٣٨٠٠ كيلو متر فى السنة جنيه

أربعة اصلاحات للسطح فى السنة بواقع ٨ جنيهات ٣٢

إصلاح عام للسطح فى السنة بواقع ٣٠ جنيها ٣٠

البنزين المستهلك بواقع جالون لكل ٢٠ كيلو مترا

القاهرة ٥٤٧٥٠ / ٢٠ = ٢٧٣٧,٥ ٦,٥ ... ... ١٧٨

الاسكندرية ٤٣٨٠٠ / ٢٠ = ٢١٩٠ ٦,٥ ... ... ١٤٢

الزيت تغيير كلى كل ١٥٠٠ كيلو متر

٩٨٥٠٠ / ١٥٠٩ = ٦٥,٧ × ٢ جالون × ٢٤ ... ... ٣٢

١٦٠٦٧

فوائد رأس المال وقدره ١٢٥١٥ بواقع ٥ ٪ ٦٢٦

١٦٦٩٣

مصاريف إدارية بواقع ٣٠ ٪ ٥٠٠٦

٢١٦٩٩

الوضع القانونى

ان استغلال الخطوط الجوية الدولية المنتظمة قد اصابه تطور عظيم . ومهما قيل فى شأن استقلال المؤسسات الوطنية فان كل دولة تشرف وتراقب مراقبة فعالة على مؤسساتها الوطنية ذات الخطوط الدولية المنتظمة . وذلك أما عن طريق المساهمة فى رأس المال كما هو الحال فى هولنده وبلجيكا واما عن طريق التأميم مثل فرنسا . ففى فرنسا نرى الشركة الوطنية ايرفرانس مع احتفاظها بطابعها كشركة مساهمة فقد صدر لها قانون خاص بها فى تاريخ ١٦ يونيو سنة ١٩٤٨ (راجع مؤلف العلامة ليموان بند ٥٠١ وما بعده) .

أما فى روسيا فان هذا الاستغلال قاصر فقط على الدولة وحدها . وفى مصر صدر قرار مجلس الوزراء بتاريخ ١٠ فبراير سنة ١٩٥٤ بزيادة رأس مال شركة مصر للطيران إلى مبلغ مليون من الجنيهات المصرية تساهم الحكومة فيه بمبلغ أربعمائة الف جنيه رفعت أخيرا إلى خمسمائة الف جنيه . (ض . ص)

تعديلات بعض مواد القانون الأساسى

إعلان

فى ٢٨ يونيه سنة ١٩٤٨

يتضح من محضر جلسة الجمعية العمومية غير العادية المنعقدة بالمركز بالقاهرة فى يوم الثلاثاء ٢١ مارس سنة ١٩٣٣ فى الساعة الخامسة بعد الظهر انه اتخذت القرارات النهائية الآتية :

تفويض مجلس الادارة حق زيادة رأس المال إلى ثمانين ألف جنيه مصرى ٨٠٠٠٠ جنيه باصدار عشرين ألف سهم قيمة كل منها الاسمية أربعة جنيهات وفوض مجلس الادارة فى اصدارها هذه الزيادة على دفعة واحدة أو عدة دفعات بالشروط والقيود والأسعار وفى المواعيد التى يراها وبناء على التفويض المذكور قرر مجلس الادارة فى جلسته المنعقدة فى ١٤ أبريل سنة ١٩٣٣ زيادة رأس المال المدفوع إلى ٤٠٠٠٠ جنيه (أربعين ألف جنيه مصرى) ثم قرر بجلسته المنعقدة بتاريخ ٢٤ مارس سنة ١٩٣٧ زيادة رأس المال المدفوع إلى ٨٠٠٠٠ جنيه (ثمانين ألف جنيه مصرى) .

ويتضح من محضر جلسة الجمعية العمومية غير العادية المنعقدة بالمركز الرئيسى بالقاهرة فى يوم الخميس ١٠ يناير سنة ١٩٤٦ الساعة الثانية عشرة ظهرا أنه اتخذت القرارات النهائية الآتية :

١ — زيادة رأس مال الشركة المكتتب به إلى ٢٠٠٠٠٠ جنيه (مائتى ألف جنيه مصرى) فيكون لكل سهمين من الأسهم الحالية

ثلاثة أسهم من الزيادة وتفويض مجلس الادارة فى اصدار هذه الزيادة بالأسعار وفى الموعد الذى يراه .

٢ — زيادة رأس مال الشركة المصرح به إلى ٣٠٠٠٠٠ جنيه (ثلاثمائة ألف جنيه مصرى) وتفويض مجلس الادارة فى اصدار هذه الزيادة على دفعة واحدة أو عدة دفعات بالشروط والقيود والأسعار والمواعيد التى يحددها .

وبناء على التفويض المذكور قرر مجلس الادارة بجلسته المنعقدة فى ٢٧ مايو سنة ١٩٤٦ زيادة رأس المال المدفوع إلى ٢٠٠٠٠٠ جنيه (مائتى ألف جنيه مصرى) كما قرر بجلسته المنعقدة فى ٢٦ مايو سنة ١٩٤٧ زيادة رأس المال المدفوع إلى ٣٠٠٠٠٠ جنيه (ثلاثمائة ألف جنيه مصرى) .

٣ — ويتضح من محضر جلسة الجمعية العمومية غير العادية لمساهمى الشركة المنعقدة بالقاهرة بدار بنك مصر فى يوم الاثنين ٧ يونيه سنة ١٩٤٨ أنه قد اتخذت القرارات الآتية :

(ا) تعديل المواد ٥ و ٩ و ٢٣ و ٤٩ من نظام الشركة كالآتى :

المادة الخامسة

يحدد رأس مال الشركة بمبلغ ٣٠٠٠٠٠ جنيه (ثلاثمائة ألف جنيه مصرى) مقسمة إلى ٧٥٠٠٠ سهم (خمسة وسبعين ألف سهم) قيمة كل منها أربعة جنيهات (أربعة جنيهات مصرية) مدفوعة بالكامل .

المادة التاسعة

تتداول الأسهم بمجرد تنازل يثبت فى دفتر خاص بالشركة بناء على تسلمها اقرارا موقعا عليه من المتنازل والمتنازل اليه وللشركة أن تحتم

على الفريقين أن يثبتا قانونا صحة توقيعهما وأهليتهما للتعاقد كما أنها تستطيع فيما يتعلق بالأسهم من نوع (١) أن تشترط تقديم ما يثبت جنسية المتنازلين .

المادة الثالثة والعشرون

يجب على كل عضو من أعضاء مجلس الادارة أن يخصص لضمان ادارته عددا مما يمتلكه من أسهم الشركة يوازى جزءا ممن خمسين جزءا من رأس مال الشركة مع حد أقصى مقداره ١٠٠٠ جنيه (ألف جنيه مصرى) .

ولا يجوز له التصرف فى هذه الأسهم بل تبقى مودعة فى خزينة أحد البنوك بالمملكة المصرية مدة العضوية ولغاية اخلاء عهدة العضو بالتصديق على الحساب الختامى لآخر سنة كان العضو عاملا فيها .

المادة التاسعة والأربعون

تعقد الجمعية العمومية العادية سنويا فى الأربعة الأشهر التالية لنهاية السنة المالية للشركة فى المكان واليوم والساعة المحددة فى اعلان الدعوة لسماع تقرير مجلس الادارة عن حالة الشركة وتقرير المراقب وللنظر فى التصديق على الحساب الختامى وحساب الأرباح والخسائر وفى تحديد حصة الأرباح الواجب توزيعها على المساهمين وفى اختيار المراقب وتحديد أتعابه وفى انتخاب أعضاء مجلس الادارة ان كان هناك داع لهذا الانتخاب .

(ب) الغاء المواد ٦ و ٧ من نظام الشركة .

القاهرة فى ٢٨ يونيه سنة ١٩٤٨

نشر فى الوقائع المصرية بالعدد ٤٧ بتاريخ ٢٨ مايو سنة ١٩٥١

مرسوم باستبدال التسمية

تغيير اسم الشركة باللغة الأجنبية

١١ يونيه سنة ١٩٥١

مرسوم بالترخيص لشركة « مصر لأعمال الطيران » ، شركة مساهمة مصرية باستبدال هذه التسمية بتسمية أخرى (مصر اير) شركة مساهمة مصرية .

نحن . . .

بعد الاطلاع على المرسوم الصادر فى ٧ ما يو سنة ١٩٣٢ الخاص بانشاء شركة مساهمة مصرية باسم (مصر لأعمال الطيران) ؛

وبعد الاطلاع على قرار الجمعية العمومية الغير عادية للشركة المذكورة المنعقدة بمقرها بالقاهرة فى ١٢ ابريل سنة ١٩٤٩ الخاص بتغيير تسميتها الانجليزية ثم استبدالها باسم (مصر اير) ؛

وبناء على اقتراح وزير التجارة والصناعة وأخذ رأى مجلس الوزراء ؛

رسمنا :

مادة ١ — تستبدل التسمية الانجليزية (مصر لأعمال الطيران) لهذه الشركة المنشأة بالمرسوم المذكور أعلاه بتسمية (مصر اير) .

مادة ٢ — على وزير التجارة والصناعة تنفيذ هذا المرسوم

صدر فى ٧ رمضان سنة ١٣٧٠ (١١ يونيه سنة ١٩٥١)

اتفاق

بين مصلحة الطيران المدنى وشركة مصر للطيران بشأن وضع نظام لنقل موظفى الحكومة فى مأموريات رسمية

فى ١١ نوفمبر سنة ١٩٤٨

بعد الاطلاع على الفقرة الثالثة من « ثالثا » من قرار مجلس الوزراء الصادر فى ٦ يونيو سنة ١٩٤٨ التى تخول مصلحة الطيران المدنى وشركة مصر للطيران وضع اتفاق يكفل نظام نقل موظفى الحكومة الذين ينتقلون فى مأموريات رسمية وتحديد تاريخ ابتداء العمل بهذا النظام .

فقد تم الاتفاق بين حضرة (صاحب العزة) مصطفى رياض مرسى بك مدير عام مصلحة الطيران المدنى (سابقا) .

وحضرة (صاحب العزة) محمد رشدى بك عضو مجلس الادارة المنتدب ومدير عام شركة مصر للطيران على مايأتى :

(أولا) تضع شركة مصر للطيران تحت تصرف كل وزارة أو مصلحة أو ادارة حكومية فى نطاق المطارات التى تستعملها فى سير خطوطها دفتر استمارات لاستعماله فى هذه الوزارات أو المصالح أو الادارات عند سفر موظفيها فى المهام المصلحية المستعجلة وذلك بعد توقيع رئيس المصلحة أو من ينوب عنه على الاستمارات وختمها بالخاتم الحكومى على أن توضح عليها اسم الموظف المكلف بالمأمورية ووظيفته ونوع العمل الذى سيؤديه وتاريخ تحرير الاستمارة — هذا وعلى الموظف الذى يتسلم التذكرة أن يقوم بحجز مكانه فى الطائرة بموجبها .

(ثانيا) تحاسب الشركة على ماتجمع لديها من استمارات سفر الموظفين الوزارات والمصالح والادارة رأسا فى آخر كل شهر على أن تحتسب

ثمن التذكرة بخصم ١٠٪ من قيمتها الرسمية مع اضافة الخصم المقرر عادة على تذاكر الذهاب والعودة .

(ثالثا) تحاسب الشركة على ماتجمع لديها من استمارات سفر موظفى مصلحة الطيران المدنى من الدرجتين السادسة والخامسة بالكادر الفنى الذين يندبون فى مأموريات مصلحية عاجلة فى آخر كل شهر على أن تحتسب ثمن التذكرة فى هذه الحالة بخصم ٥٠ أما من عدا هؤلاء ممن يجوز لهم السفر بالدرجة الأولى بالسكك الحديدية فتكون المعاملة النسبة لهم طبقا لما هومبين بالبند الثانى من هذا الاتفاق .

(رابعا) تصدر مصلحة الطيران المدنى لموظفيها الذين يشغلون وظائف من الدرجة السادسة فما فوق عند قيامهم بالأجازات أوفى أثناء العمل تذاكر شخصية للسفر بها على خطوط شركة مصر للطيران على الوجه الآتى :

(ا) تذكرة مجانية فى السنة (من يناير إلى ديسمبر) على الخطوط الداخلية .

(ب) تذكرة بخصم ٥٠٪ لزوجة هذا الموظف للسفر على الخطوط الداخلة على شريطة مرافقتها له فى السفر.

(ج) خصم ٢٠ على كل تذكرة سفر شخصية لهؤلاء الموظفين علاوة على ماهو موضح فى أ ،ب

(د) خصم ٢٠٪ على تذكرة سفر شخصية على الخطوط الخارجية

على أن تقوم مصلحة الطيران المدنى بحجز هذه المحال بعد اعتمادها من(سعادة)المدير العام وذلك قبل قيام الطائرة بثمانية واربعين ساعة .

ولا يجوز للشركة أن تصرف لموظفى مصلحة الطيران المدنى أية تذاكر أخرى فيما عدا هذه التذاكر الا بعد موافقة المصلحة على ذلك كتابة .

(خامسا) تحرر هذا الاتفاق تنفيذا للفقرة الثالثة من « ثالثا » من قرار مجلس الوزراء سالف الذكر ومكملا له .

القاهرة فى ١١ نوفبر سنة ١٩٤٨

مدير عام شركة مصر للطيران — مدير عام مصلحة الطيران المدنى

(امضاء)

فى سويسرا

يتم النقل الجوى الدولى المنتظم بالنسبة لدولة سويسرا عن طريق شركة سويس اير وحدها . فقد أدمجت فيها شيئا فشيئا باقى مؤسسات النقل الجوى السويسرية وكان آخر ادماج فى سنة ١٩٤٧ لشركة آليار ولقد عزز شركة سويس اير قانون الملاحة الجوية الفيديرالى السويسرى الصادر فى ٢١ ديسمبر سنة ١٩٤٨ فى مادته ١٠٣ وقد جعل القانون من شركة سويس اير مؤسسة وطنية لها احتكار النقل السويسرى فى الخطوط المنتظمة الدولية وذلك طبعا تحت اشراف حكومة الاتحاد السويسرى مباشرة

(ض . ص)

مرسوم (١)

بتأسيس شركة مساهمة مصرية تدعى الخطوط المصرية للطيران الدولى "سعيدة"

٢٤ يناير سنة ١٩٤٩

نحن . . .

بعد الاطلاع على عقد الشركة الابتدائى المحرر بصفة عرفية بالقاهرة فى ١٢ فبراير و ١٤ يونية سنة ١٩٤٨ بين حضرات :

النبيل سليمان داود .

محمد طاهر باشا .

الهامى حسين باشا .

محمد نجيب سالم باشا ، من ذوى الأملاك .

حافظ عفيفي باشا .

مراد وهبه باشا .

عبد المقصود احمد بك .

محمد رشدى بك .

كمال علوى بك .

أعضاء بمجالس ادارة شركات .

وهم مصريو الجنسية ، ومقيمون بالقاهرة .

---

(١) يجدر التنبيه من الآن الى أن التوفيق لم يلازم هذه الشركة الغير سعيدة فهى لم تكد تمارس نشاطها فى الميدان الدولى قرابة ثلاث سنوات حتى لحقها قرار الجمعية العمومية الغير عادية بتاريخ ٨ نوفبر سنة ١٩٥٣ بتصفيتها نهائيا وتعين قائد الفرقة الجوية محمود صدقى المليجى مصفيا للشركة .هـ (ض . ص)

فيات « شركة مساهمة ايطالية » مركزها الرئيسى بتورينو (ايطاليا) وهى ممثلة قانونا .

الكونت جيانكارلوكاميرانا ، مدير شركات .

سيزار تورازى ، عضو بمجالس إدارة شركات .

وهما ايطاليا الجنسية ، ومقيمان بتورينو (ايطاليا) ، وممثلان قانونا ،

أوريلليو بيتشيه ، ايطالى الجنسية ، ومقيم بتورينو (ايطاليا) .

انريكو ساسولى ، ايطالى الجنسية ، ومقيم بروما (ايطاليا) .

لأجل تأسيس شركة مساهمة مصرية تدعى الخطوط المصرية للطيران الدولى « سعيدة » .

وبعد الاطلاع على نظام الشركة المساهمة المذكورة :

وعلى المادة ٤٠ من قانون التجارة الوطنى .

وبناء على ماعرضة علينا وزير التجارة والصناعة ، وموافقة رأى مجلس الوزراء :

رسمنا بما هو آت :

مادة ١ — يرخص لحضرات : النبيل سليمان داود ، محمد طاهر باشا ، الهامى حسين باشا ، محمد نجيب سالم باشا ، حافظ عفيفى باشا ، مراد وهبه باشا ، عبد المقصود احمد بك ، محمد رشدى بك ،

كمال علوى بك ، فيات « شركة مساهمة ايطالية » ، الكونت جيانكارلو كاميرانا ، سيزار تورازى ، أوريلليو بيتشيه ، أنريكو ساسولى ، بأن يوسسوا على ذمتهم وتحت مسؤوليتهم فى المملكة المصرية شركة مساهمة مصرية تدعى الخطوط المصرية للطيران الدولى « سعيدة » (١) بحيث لايترتب على هذا الترخيص أدنى مسؤولية تعود فى أية حال من الأحوال على الحكومة وبشرط أن يتبع المذكورين فى ذلك قوانين البلاد وعاداتها ونصوص النظام المرافقة صورة منه لهذا المرسوم موقعاً عليها منهم :

مادة ٢ — لايترتب على اعطاء هذا الترخيص أدنى مسؤولية أو احتكار أو امتياز من الحكومة أو عليها .

مادة ٣ — على وزير التجارة والصناعة تنفيذ هذا المرسوم .

صدر بقصر القبة فى ٢٤ ربيع الأول سنة ١٣٦٨ (٢٤ يناير سنة ١٩٤٩)

بأمر حضرة صاحب الجلالة

وزير التجارة والصناعة — رئيس مجلس الوزراء

---

(١) معناها : الخطوط المصرية للطيران الدولى «سعيدة» شركة مساهمة مصرية .

Servizi Aorei Internazionaii D'Egitte "S.B.A.I.D.E." S.O.E.

Egypt International Airways (S.A.I.D.E.). S.A.E. Leraees Aeriens Internationawx d'Egypte.

عقد الشركة الابتدائى

فيما بين الموقعين أدناه :

(١) صاحب المجد النبيل سليمان داود ، من ذوى الأملاك ، مصرى ومقيم بالقاهرة .

(٢) صاحب السعادة محمد طاهر باشا ، من ذوى الأملاك ، مصرى ومقيم بالقاهرة .

(٣) صاحب السعادة الهامى حسين باشا ، من ذوى الأملاك ، مصرى ومقيم بالقاهرة .

(٤) صاحب السعادة حافظ عفيفى باشا ، عضو مجلس إدارة شركات ، مصرى ومقيم بالقاهرة .

(٥) صاحب السعادة مراد وهبه باشا ، عضو مجلس إدارة شركات مصرى ومقيم بالقاهرة .

(٦) صاحب العزة عبد المقصود احمد بك ، عضو مجلس إدارة شركات ، مصرى ومقيم بالقاهرة .

(٧) صاحب العزة محمد رشدى بك . عضو مجلس إدارة شركات ، مصرى ومقيم بالقاهرة .

(٨) فيات « شركة مساهمة ايطالية » مركزها الرئيسى بتوران والحاضر عنها الدكتور أوريلليو بتيشيه المقيم بالقاهرة والقائم بذلك بموجب قرار مجلس إدارة الشركة المذكورة المؤرخ ١٨ نوفمبر سنة ١٩٤٧ والمصدق عليه .

(٩) الدكتور جيانكارلو كاميرانا ، مدير شركات ، ايطالى ومقيم بتوران والحاضر عنه سعادة عمانوئيل مزراحى باشا المحامى بالقاهرة بموجب توكيل مرفق .

(١٠) الدكتور أوريليو بيتشيه ، مقيم بتوران ايطالى الجنسية .

(١١) الدكتور أنريكو ساسولى رعية ايطالية ، مقيم بروما ومارآ بالقاهرة .

(١٢) الدكتور سيزار تورازى ، عضو مجلس إدارة شركات ، مقيم بتوران ، والحاضر عنه سعادة عمانوئيل مزراحى باشا المحامى ، بموجب توكيل مرفق .

(١٣) صاحب السعادة محمد نجيب سالم باشا ، مصرى ، مقيم بالقاهرة .

(١٤) صاحب العزة كمال علوى بك ، مصرى ، مقيم بالقاهرة .

وقد تم الاتفاق على مايأتى :

(أولا) يؤلف الموقعون على هذا فيما بينهم جماعة الغرض منها انشاء شركة مساهمة مصرية بعد الحصول على الترخيص اللازم من الحكومة المصرية وطبقاً للنظام الملحق بهذا وتدعى :

باللغة العربية : الخطوط المصرية للطيران الدولى « سعيدة » ش. م. م.

باللغة الانكليزية : "Egypt Intern Atoinal Airways "SAID S.A.E.

باللغة الفرنسية : Services Aeriens Internationaux d'Egypte "SAIDE" S.A.E.

باللغة الايطالية : Servizi Internazionali D'Egitto (SAIDE) S.A.E.

(ثانياً) غرض الشركة هو النقل الدولى بالجو بوجه عام وبصفة خاصة النقل بين بلاد حوض البحر الأبيض المتوسط ولذلك يحق لها القيام بجميع الأعمال المتعلقة بأى صفة بهذا الغرض أو التى تساعد بأى وجه كان على تحقيقه أو استغلاله أو التوسع فيه بمصر أو الخارج وذلك فى حدود الأحكام القائمة أو التى تصدر فيما بعد فى شأن تنظيم الملاحة الجوية .

ويجوز للشركة أن تشترك أو تتدخل بأى صفة كانت فى عمليات من هذا القبيل أو من شأنها أن تساعد على تحقيق غرضها سواء كانت فى مصر أو فى الخارج وأن تندمج فيها أو تشتريها أو تلحقها بها .

(ثالثا) مركز الشركة ومحلها القانونى بالقاهرة . ويمكنها إنشاء مكاتب فى كل بلد به ميناء جوى رئيسى . ويجوز لمجلس الادارة أن ينشىء فروعا أو توكيلات للشركة فى مصر أو فى الخارج .

(رابعاً) المدة المحددة لهذه الشركة ٢٥ سنة (خمس وعشرون سنة) تبتدىء من تاريخ صدور المرسوم المرخص بتأسيسها .

وكل إطالة لمدة الشركة يجب أن يصدر باعتمادها مرسوم .

(خامسا) حدد رأس مال الشركة بمبلغ ٢٥٠٠٠٠ (مائتان وخمسون الفا من الجنيهات المصرية) قسم الى ٢٥٠٠٠ سهم (خمس وعشرون الف سهم) قيمة كل منها عشرة جنيهات مصرية كالآتى :

١٣٧٥٠ (ثلاثة عشر الف وسبعمائة وخمسون سهما) مجموعة رقم (١)
١١٢٥٠ (أحدعشر الفا ومائتان وخمسون سهما) مجموعة رقم (ب)

الأسهم المسماة مجموعة رقم (ألف) أسهم اسمية ولا يمكن أن يستبدل بها أسهم لحاملها وحق تملك هذه الأسهم قاصر على الأشخاص الطبيعيين المصريين دون سواهم .

والأسهم المسماة المجموعة (ب) تكون إسمية إلى حين سداد قيمتها بالكامل وبعد سداد قيمتها يجوز لمجلس الإدارة التقرير بأن يستبدل بها أسهما لحاملها . وهذه الأسهم يحق تملكها للمصريين والأجانب على السواء .

وقد تم الاكتتاب برأس المال جميعه بالكيفية الآتية :

(١) صاحب المجد النبيل سليمان داود	١٠٠	سهم	(ألف)
(٢) صاحب السعادة محمد طاهر باشا ...	١٠٠	«	(ألف)
(٣) صاحب السعادة إلهامى باشا حسين	٣٥٠٠	«	(ألف)
(٤) صاحب السعادة حافظ باشا عفيفى	٣٦٠٠	«	(ألف)
(٥) صاحب السعادة مراد وهبه باشا ...	٢٠٠٠	«	(ألف)
(٦) صاحب السعادة عبد المقصود بك احمد	٢٥٠٠	«	(ألف)
(٧) صاحب السعادة محمد بك رشدى	١٧٥٠	«	(ألف)
(٨) فيات « شركة مساهمة إيطالية » ...	٦٠٠٠	«	(ب)
(٩) الكونت الدكتور جيكانكار لوكاميرانا	٤٩٥٠	«	(ب)
(١٠) الدكتور أوريللو بيتشيه	١٠٠	«	(ب)
(١١) الدكتور أنريكو ساسولى	١٠٠	«	(ب)
(١٢) الدكتور سيزار تو رازى	١٠٠	«	(ب)
(١٣) سعادة محمد نجيب باشا سالم	١٠٠	«	(ألف)
(١٤) صاحب العزة كمال بك علوى ...	١٠٠	«	(ألف)

وقد دفع كامل قيمة الخمسة والعشرين ألف سهم (٢٥٠٠٠) بخزينة بنك مصر وقيمتها ٢٥٠٠٠٠ جنيه (مائتان وخمسون ألف جنيه) عند الاكتتاب كل بالنسبة لاكتتابه .

(سادسا) يتعهد الموقعون على هـذا بالسعى لاستصدار مرسوم الترخيص وباتمام جميع الإجراءات اللازمة لصحة تكوين الشركة .

ولهذا الغرض أعطى توكيل للأستاذين عمانوئيل مزراحى باشا وموريس نحيل المحامين لدى الاستئناف كل على حدة لإجراء النشر والاستيفاءات اللازمة وإدخال التعديلات التى ترى الحكومة المصرية لزوم إدخالها سواء على هذا العقد أو على نظام الشركة المرفق بهذا .

(سابعا) يقرر الموقعون أدناه قبولهم لأحكام قرارات مجلس الوزراء الصادرة فى ١٧ أبريل سنة ١٨٩٩ و ٢ يونية سنة ١٩٠٦ و ٣١ مايو سنة ١٩٢٧ المنشورة فى الجريدة الرسمية فى ٦ مايو سنة ١٨٩٩ و ٤ يونية سنة ١٩٠٦ و ٢٣ يونية سنة ١٩٢٧ ، وكذلك القانون رقم ١٣٨ سنة ١٩٤٧ المنشور بالجريدة الرسمية بتاريخ ٤ أغسطس سنة ١٩٤٧ وكذلك كافة الأحكام التى تصدر فيما بعد الخاصة بالشركات المساهمة تعتبر جزءا متمما لهذا العقد .

وحرر هذا من خمس عشرة نسخة ، نسخة منها لكل من المتعاقدين والخامسة عشرة لإيداعها وزارة التجارة والصناعة لطلب الترخيص اللازم .

تم هذا العقد بالقاهرة بتاريخ ١١ فبراير سنة ١٩٤٨

ويلى ذلك الامضاءات :

عبرة

قد تكون العلة الكبرى فى اخفاق هذه الشركة الناشئة تجمهر حملة من الألقاب عليها مما أودى بها سريعا وعجل بالقضاء على الألقاب جميعا .

(ض . ص)

نظام الشركة

الباب الأول

تأسيس الشركة وتسميتها ، غرضها ، مدتها ، مركزها .

مادة ١ – تأسست بين أصحاب الأسهم المنشأة فيما بعد شركة مساهمة مصرية تحت اسم : الخطوط المصرية للطيران الدولى « سعيدة » شركة مساهمة مصرية .

باللغة الايطالية : Servizi Aerie Interna

باللغة الانجليزية : Egypte Internatinaļ Airw

باللغة الفرنسية : Services Aeriens Internat

مادة ٢ – غرض الشركة هو النقل الدولى بالجو بوجه عام وبصفة خاصة النقل بين بلاد حوض البحر الأبيض المتوسط ولذلك يحق لها القيام بجميع الأعمال المتعلقة بأى صفة بهذا الغرض أو التى تساعد بأى وجه كان على تحقيقه أو استغلاله أو التوسع فيه بمصر أو الخارج . وذلك فى حدود الأحكام القائمة أو التى تصدر فيما بعد فى شأن تنظيم الملاحة الجوية .

ويجوز للشركة أن تشترك أو تتدخل بأى صفة كانت فى مقاولات من هذا القبيل أو من شأنها أن تساعد على تحقيق غرضها سواء كانت فى مصر أو فى الخارج وأن تندمج فيها أو تشتريها أو تلحقها بها .

ملاحظة : سنحاول فى قاع صفحات هذا الجزء من الكتاب أن نقدم للقارىء نبذة عن شركات النقل الجوى الدولية وسنشير الى أهمها فى ايجاز تام .

مادة ٣ — مركز الشركة ومحلها القانونى بالقاهرة ويمكنها انشاء مكتب فى كل بلد به ميناء جوى رئيسى .

ويجوز لمجلس الادارة أن ينشئ فروعا أو توكيلات للشركة فى مصر أو فى الخارج .

مادة ٤ — المدة المحددة لهذه الشركة ٢٥ سنة (خمس وعشرون سنة) تبتدئ من تاريخ صدور المرسوم المرخص بتأسيسها .

وكل اطالة لمدة الشركة يجب أن يصدر باعتمادها مرسوم .

الباب الثانى

مادة ٥ — تحدد رأس مال الشركة بمبلغ ٢٥٠٠٠٠ جنيه (مائتان وخمسون ألفا من الجنيهات المصرية) قسم الى ٢٥٠٠٠ سهم (خمسة وعشرين ألف سهم) قيمة كل منها عشرة جنيهات مصرية .

١٣٧٥٠ (ثلاثة عشر ألفا وسبعمائة وخمسون سهما) مسماة مجموعة رقم (ألف) .

١١٢٥٠ (أحد عشر ألفا ومائتان وخمسون سهما) مسماة مجموعة رقم (ب) .

مادة ٦ — دفع كامل قيمة كل سهم عند الاكتتاب .

تقيد المبالغ المدفوعة على مستندات الأسهم .

وفى حالة زيادة رأس المال . يجب أن يدفع الربع من قيمة كل سهم عند الاكتتاب . وأما الباقى فيلزم دفعه بدعوة من مجلس الإدارة الذى يقرر طريقة الدفع ومواعيده . وتقيد المبالغ المدفوعة على مستندات الأسهم .

فى بلجيكا : نشأت شركة (سابينا) سنة ١٩٢٣ وبفضل هذه الشركة وصل صوت بلجيكا الى كل جزء من أوربا ثم أفريقيا حتى وصل الى الولايات المتحدة الامريكية .

ورأس مال هذه الشركة مزيج من رؤوس الأموال العامة والخاصة ،

وكل سهم لم يؤشر عليه بكيفية صحيحة بتسديد المبالغ الواجبة الأداء يبطل حتما تداوله .

مادة ٧ – كل مبلغ يتأخر تسديده تسرى عليه حتما فائدة لمصلحة الشركة بسعر ستة (٦) المائة سنويا من يوم استحقاقه .

وفضلا عن ذلك يحق للشركة بعد مرور شهر من تاريخ نشر أرقام الأسهم المتأخر تسديد ماعليها فى جريدتين يوميتين تصدران بالقاهرة إحداهما باللغة العربية والأخرى بلغة أوروبية ، أن تجرى بيع هذه الأسهم لحساب المساهم المتأخر عن الدفع وعلى ذمته وتحت مسؤوليته بلاحاجة إلى تنبيه رسمى أو أية إجراءات قضائية .

والشهادات أو مستندات الأسهم التى تباع بهذه الكيفية تلغى حتما ويسلم عوضا عنها للمشترين مستندات جديدة تحمل ذات الأرقام التى كانت على المستندات القديمة . وتخصم الشركة أولا من ثمن البيع جميع مايكون مطلوبا لها من أصل وفوائد ومصاريف ، ثم تحاسب المساهم الذى بيعت أسهمه على ماقد يوجد من الزيادة وتلزمه بالفرق إن كان هناك عجز .

والتنفيذ بهذه الطريقة لايمنع الشركة من أن تستعمل فى الوقت ذاته أو فى أى وقت آخر قبل المساهم المتأخر جميع الحقوق التى يخولها لها القانون العام .

مادة ٨ – الأسهم المسماة مجموعة (ألف) أسهم اسمية ولايمكن أن يستبدل بها أسهم لحاملها .

وحق تملك هذه الأسهم قاصر على الأشخاص الطبيعيين المصريين دون سواهم .

شركة الطيران الايرلندية نشأت سنة ١٩٣٦ وتعمل بين ايرلنده الحرة وبريطانيا وأرباحها وخسائرها مناصفة بين الدولتين .

والأسهم المسماة مجموعة (ب) تكون اسمية إلى حين سداد قيمتها بالكامل . وبعد سداد قيمتها يجوز لمجلس الإدارة التقرير بأن يستبدل بها أسهم لحاملها ، وهذه الأسهم يحق تملكها للمصريين والأجانب على السواء. وتكون كوبونات أسهم المجموعتين لحاملها .

وفى حالة ما إذا آلت بعض أسهم من المجموعة (ألف) إلى شخص ذى جنسية غير الجنسية المصرية أو فى حالة فقد المساهم لجنسيته المصرية لأى سبب كان فيجب على هولاء الأشخاص نقل ملكيتها فورا لمصريين.

وإلى أن يصير ذلك الانتقال ناجزا فى حكم المادة ١٠ القادمة لايحق لهؤلاء الأشخاص ممارسة أى حق أيا كان مما يتصل بالأسهم إلا قبض المبالغ التى تحق عن الأسهم الاسمية فى حالة توزيع الأرباح وفضلاعن ذلك يحق ، للشركة بعد مرور شهر من تاريخ نشر أرقام الأسهم السابق ذكرها فى جريدتين يوميتين تصدران بالقاهرة إحداهما باللغة العربية والأخرى بلغة أوروبية . أن تجرى بيع هذه الأسهم لصالح مصريين لحساب المذكورين وعلى ذمتهم وتحت مسؤوليتهم بلاحاجة إلى تنبيه رسمى أو أية إجراءات قضائية .

والشهادات أومستندات الأسهم التى تباع بهذه الكيفية تلغى حتما ويسلم عوضا عنها للمشترين مستندات جديدة تحمل ذات الأرقام التى كانت على المستندات القديمة .

وتسلم الشركة للأشخاص السابق ذكرهم قيمة بيع أسهمهم .

مادة ٩ — تستخرج الشهادات والمستندات الدالة على الأسهم من دفتر ذى قسائم وتنمر بأرقام متسلسلة ويوقع عليها عضوان من أعضاء مجلس الإدارة وتختم بخاتم الشركة .

شركة الطيران الاسبانية نشأت سنة ١٩٢٢ ثم اتسع نطاقها سنة ١٩٢٧ وقد حققت أرباحا مجزية سنة ١٩٤٨ دون معونة من الدولة.

ويكون للأسهم كوبونات ذات أرقام مسلسلة ومشتملة أيضا على رقم السهم .

مادة ١٠ — لا يمكن تداول شهادات الاكتتاب وأسهم الشركة بثمن أعلى من القيمة الاسمية مضافا اليها مصاريف الاصدار إن اقتضى الأمر لحين نشر حساب الأرباح والخسائر عن سنة مالية كاملة . بعد صدور المرسوم الخاص بتأسيس الشركة . وتعتبر لاغية كل معاملة مخالفة لهذه الاشتراطات .

مادة ١١ — تنتقل ملكية الأسهم الاسمية باثبات التنازل بالكتابة فى سجل خاص لدى الشركة بعد تقديم إقرار موقع عليه من كل من المتنازل والمتنازل اليه . ويؤشر بنقل الملكية على الأسهم ويوقع اثنان من أعضاء مجلس الادارة عليها .

وطالما لم يتم هذا التأشير يعتبر انتقال الملكية لا وجود له . وبمجرد حصول هذا التأشير تلحق الحقوق المتصلة بالأسهم لحاملها الجديد .

وبالرغم من حصول التنازل واثباته فى سجل خاص بالشركة يظل المكتتبون الأصليون والمتنازلون اللاحقون على التوالى مسئولين بالتضامن هم ومن تنازلوا اليهم عن المبالغ الباقية إلى أن يتم تسديد قيمة الأسهم .

ويوقع اثنان من أعضاء مجلس الادارة على الشهادات المثبتة لقيد الأسهم الاسمية فى سجل نقل الملكية .

ولنقل ملكية الأسهم مجموعة حرف (ألف) يتحتم اثبات الجنسية المصرية للمتنازل اليه .

وللشركة الحق فى أن تطلب التصديق على توقيع الطرفين واثبات أهليتهما قانونا .

تنقل ملكية الأسهم لحاملها بمجرد التسليم .

شركة الطيران الفنلاندية وهى على ضآلة شأنها تعد من أقدم شركات الطيران فى العالم .

مادة ١٢ — عن أسهم المجموعة (ألف) وطالما ظلت أسهم المجموعة (ب) أسهما اسمية فكل انتقال للصك بين الأحياء دون عوض أو بعوض يجعل للمساهمين حق أولوية على سواهم فى شرائها ويتمتع بهذا الحق عن أسهم المجموعة (الف) باقى حاملى هذا النوع من الأسهم . كما يقتصر هذا الحق بالنسبة لأسهم مجموعة (ب) على حاملى نوعى الأسهم .

ويوضع لذلك بمركز الشركة سجل ، حيث يجب على كل حامل سهم جديد أن يقرر اسمه ولقبه ومحل اقامته ومهنته وعدد الأسهم التى اشتراها وسعر الشراء إذا كانت آلت اليه بالنقد . ويوقع على هذا الاقرار كل من المتنازل والمتنازل اليه .

ويرسل مجلس الادارة صورة من اقرار التنازل إلى جميع المساهمين يخطرهم بأنه لهم حق المطالبة بالأولوية فى بحر الخمسة عشر يوماً — إن لم يتقدم أحد المساهمين بطلب حق الأولوية فى بحر الخمسة عشر يوماً — يصبح نقل ملكية الأسهم لصالح حاملها الجديد نهائياً ويؤشر بذلك سجل الشركة .

إذا تقدم جملة مساهمين بطلب حق الأولوية يخطر كل منهم بخطاب موصى عليه من مجلس الادارة بأن حق الأولوية يرجع بصفة نهائية لمن يقدم أكبر عرض فى بحر الثمانية الأيام .

يوقع اثنان من أعضاء مجلس الإدارة على نقل ملكية الأسهم لصالح طالب حق الأولوية ويخطر صاحب الأسهم بوجود ثمن البيع تحت أمره بخزينة الشركة .

ويتبع نفس النظام فى حالة رسو المزاد بالمزاد العلنى . أما فى حالة رسو المزاد قضائياً فلا يمكن طلب حق الأولوية .

الشركة الهولاندية (ك . ل . م .) وهى أقدم شركة طيران فى العالم وقد تأسست فى ٧ أكتوبر سنة ١٩١٩ وهى تربط الآن أوربا مع نيويورك مع أمريكا الجنوبية وكذلك جنوب أفريقيا والهند . (راجع مجلة قانون الطيران الفرنسية سنة ١٩٥٠ ص ١٢٣٢)

تتحدد الجمعية العمومية كل سنة بناء على طلب مراقب الحسابات الثمن الأساسى الذى يسير عليه طلب حق الاولوية فى حالة حصول تنازل عن أسهم بين أحياء بدون ثمن .

جميع مصاريف اجراءات نقل الملكية على عاتق المشترى .

مادة ١٣ — الحقوق والالتزامات المتعلقة بكل سهم تلازمه فى يد من نقل اليه .

المساهم المصرى وحده له حق الانتفاع بجميع الحقوق المتعلقة بالأسهم مجموعة رقم « الف » .

مادة ١٤ — لا يلتزم المساهمون إلا بقيمة كل سهم ولا يجوز مطالبتهم بأكثر من ذلك .

مادة ١٥ — يترتب حتما على ملكية السهم قبول نظام الشركة وقرارات جمعيتها العمومية .

مادة ١٦ — كل سهم غير قابل للتجزئة . فى حالة تملك الأسهم بالميراث يجب أن يعين الورثة نائباً واحداً لكل سهم .

مادة ١٧ — لا يجوز لورثة المساهم ولا لدائنيه بأية حجة كانت أن يطلبوا وضع الأختام على دفاتر الشركة أو قراطيسها أو ممتلكاتها ولا أن يطلبوا قسمتها أو بيعها جملة لعدم امكان القسمة ولا أن يتدخلوا بأية طريقة كانت فى إدارة الشركة . ويجب عليهم لاستعمال حقوقهم أن يستندوا إلى قوائم جرد الشركة وحساباتها الختامية وإلى قرارات الجمعية العمومية .

شركة الطيران الايطالية بدأت فى سنة ١٩٤٧ بين روما وطرابلس وأول رحلة بين روما ولوندره كانت فى ١٣-٤-١٩٤٨ .

مادة ١٨ — كل سهم بغير تمييز يخول صاحبه الحق فى حصة متعادلة فى ملكية موجودات الشركة وفى اقتسام الأرباح حسبما هو مبين فى الباب السابع .

مادة ١٩ — تدفع حصص الأرباح المستحقة عن الأسهم التى لحاملها إلى حامل الكوبون وتدفع المبالغ التى تستحق فى حالة قسمة موجودات الشركة إلى حامل مستند السهم .

وبالنسبة إلى الأسهم الاسمية فآخر مالك لها مقيد باسمه فى سجل الشركة يكون له وحده الحق فى قبض المبالغ المستحقة عن السهم سواء كانت حصصاً فى الإرباح أو نصيباً فى موجودات الشركة .

مادة ٢٠ — يجوز زيادة رأس مال الشركة باصدار أسهم جديدة بنفس القيمة الأسمية التى للأسهم الأصلية كما يجوز تخفيضه .

ولا يجوز إصدار الأسهم الجديدة بأقل من قيمتها الأسمية وإذا أصدرت بأكثر من ذلك أضيف الفرق إلى المال الاحتياطى وتكون زيادة رأس مال الشركة أو تخفيضه بناء على اقتراح مجلس الادارة بقرار يصدر من الجمعية العمومية للمساهمين على أنه لا يجوز زيادة رأس مال الشركة قبل أن يكون قد تم الاكتتاب بجميع الأسهم السابق اصدارها ودفع كامل قيمتها .

وتتحقق زيادة رأس المال باصدار أسهم مجموعة (الف) بنسبة ٥٥ من الزيادة وأسهم مجموعة (ب) بنسبة باقى الزيادة فى رأس المال .

جميع الأحكام المتعلقة بالأسهم الأصلية تسرى على الأسهم الجديدة .

شركة اسكانديناڤا للطيران (س . ا . س) من ثلاث شركات سنة ١٩٤٦ (راجع مقال فاجر فى مجلة الطيران العام سنة ١٩٥١ ص ٣١ ، ٩٩)

الباب الثالث

(المستندات)

مادة ٢١ — يجوز للجمعية العمومية أن تقرر إصدار سندات من أى نوع لغاية قيمة رأس مال الشركة المدفوع الموجود طبقاً لآخر حساب ختامى مصدق عليه ، أما شروط اصدار تلك السندات فيعينها مجلس الادارة .

الباب الرابع

(إداره الشركة)

مادة ٢٢ — يدير الشركة مجلس مكون من سبعة أعضاء على الأقل وأحد عشر على الأكثر .

واستثناء مما تقدم قد عين المؤسسون أول مجلس إدارة مولفاً من :

(١) صاحب السعادة إلهامى باشا حسين .

(٢) صاحب المجد النبيل سليمان داود

(٣) صاحب السعادة محمد طاهر باشا .

(٤) صاحب السعادة مراد وهبة باشا .

(٥) صاحب العزة محمد بك رشدى .

(٦) الكونت الدكتور جيانكارلو كاميرانا .

(٧) الدكتور أوريلليوبيتشيه .

والشركة السويسرية (سويس اير) وكانت أول شركة أوربية تجاسرت على ادخال الطائرات الأمريكية سنة ١٩٣٢ الى أوربا الخط بين زيورخ وفينا ...

(٨) الدكتور أنزيكو ساسولى .

(٩) الدكتور سيزار تورازى .

(١٠) صاحب السعادة محمد نجيب سالم باشا .

(١١) صاحب العزة كمال بك علوى .

ويجب على الدوام أن تكون أغلبية أعضاء مجلس الادارة من المصريين

ويجب ألا يقل عدد المصريين المستخدمين فى الشركة عن ٧٥ فى المائة من مجموع المستخدمين ولا يقل مجموع ما يتقاضونه من أجور ومرتبات عن ٦٥ فى المائة من مجموع الأجور والمرتبات التى تدفعها الشركة والمقصود بكلمة مستخدم كل شخص قائم بعمل إدارى أو فنى أو كتابى أو حسابى يتقاضى مرتباً أو أجراً من الشركة عن عمله .

وكذلك لايجوز أن يقل عدد العمال المصريين عن ٩٠ فى المائة من مجموع العمال ولا أن يقل مجموع ما يتقاضونه من أجر عن ٨٠ فى المائة من مجموع أجور العمال التى تدفعها الشركة .

وللشركة بعد الحصول على إذن من وزير التجارة والصناعة وفى حدود الفترة التى يحددها وبالشروط التى يراها أن يلحق بخدمتها أجانب بصفة موظفين اخصائيين فى الطيران أو بصفة مديرين فنين أو مستشارين متخصصين فى الحالة التى يستحيل فيها ايجاد فنيين من المصريين . وهؤلاء الفنيين لا يحتسبون فى النسبة السابق تحديدها .

مادة ٢٣ — يعين أعضاء مجلس الادارة لمدة ثلاث سنوات ، غير أن مجلس الإدارة المعين فى المادة السابقة يبقى دائماً قائماً بأعماله لمدة سنتين .

وفى نهاية هذه المدة يصير تجديد المجلس بأجمعه وبعد ذلك يتجدد ثلث أعضائه كل سنة ويعين الثلثان الأولان من أعضاء مجلس الادارة

أما فى روسيا فقد نشطت صناعة الطائرات بفضل توجيه المصانع الألمانية جونكرز سنة ١٩١٤ ثم بدأت روسيا تعد المصانع وتخلق الشركات حتى بلغت شأواً يلفت الانظار بعد الحرب العالمية الثانية .

بالاقتراع ثم يتجدد الأعضاء بالأقدمية . فاذا كان عدد أعضاء مجلس الادارة غير قابل للقسمة على ثلاثة اندمج العدد الباقى فى آخر تجديد

يجوز دائماً اعادة انتخاب الأعضاء الذين انتهت مدة عضويتهم .

مادة ٢٤ — يحق للمجلس أن يعين أعضاءفى مراكز الأعضاء التى تخلو فى أثناء السنة على أن تصدق الجمعية العمومية على تعيينهم فى أول اجتماع لها ويجب عليه اجراء ذلك إذا نقص عدد الأعضاء عن سبعة .

ومن يحل من الأعضاء محل غيره لا يستمر فى شغل مركزه إلا لاتمام المدة المحددة لوكالته .

ويحق لمجلس الادارة أن يضم اليه أعضاء جدداً بحيث لا يتجاوز عددهم نصف عدد مجلس الادارة وقت آخر انعقاد الجمعية العمومية وبشرط عدم تجاوز مجموع عدد أعضاء مجلس الادارة أحد عشر عضواً .

ويقوم الأعضاء المنضمون بهذه الكيفية بتأدية وظيفتهم فى الحال ولكن يجب أن تعتمد الجمعية العمومية تعيينهم فى أول اجتماع لها .

مادة ٢٥ — أعضاء مجلس إدارة الشركة لا يلتزمون التزاماً شخصياً فيما يتعلق بتعهدات الشركة بين تأدية وظائفهم فى حدود التوكيل المعطى لهم .

مادة ٢٦ — يشترط فى عضو مجلس الادارة أن يكون مالكاً لعدد من الأسهم قيمتها الأسمية المدفوعة ١٠٠٠ جنيه . وتخصص الأسهم المذكورة لضمان إدارته ويجب إيداعها أحد المصارف المعتمدة من وزارة المالية لهذا الغرض ويستمر إيداع هذه الأسهم مع عدم قابليتها للتداول لحين انتهاء مدة وكالة العضو التصديق على الحساب الختامى لآخر سنة مالية قام فيها بأعماله .

وتسقط العضوية فى حالة عدم ايداع التأمين السالف الذكر .

وفى كندا منذ شهر فبراير سنة ١٩٠٩ بدأ الطيران عندها . وبعد حرب سنة ١٩١٩ كانت كندا فى مقدمة الدول التى تعمل فى الطيران التجارى . وخاصة الطائرات التى تكشف الغابات .

مادة ٢٧ — يعين المجلس بين اعضائه رئيساً ونائب رئيس . والرئيس يجب أن يكون مصرياً .

وفى حالة غياب الرئيس يحل محله نائب الرئيس إذا كان تعين وفى حالة غياب هذا الأخير أو عدم تعيينه يعين المجلس عضوا يقوم بأعمال الرياسة مؤقتا .

وقد عين المؤسسون سعادة إلهامى باشا حسين كرئيس لمجلس الإدارة والكونت جيانكارلو كاميرانا كنائب رئيس .

مادة ٢٨ — لكل عضو من أعضاء مجلس الإدارة أن ينيب عنه عند الضرورة أحد زملائه ليمثله فى المجلس وفى هذه الحالة يكون لهذا العضو صوتان ولا يجوز أن ينوب عضو مجلس الإدارة عن أكثر من عضو واحد وإذا كان العضو المتغيب مصريا فالنائب عنه يجب أن يكون مصريا .

مادة ٢٩ — يعقد مجلس الإدارة فى مركز الشركة كلما دعت مصلحتها إلى انعقاده بناء على دعوة الرئيس أو بناء على طلب عضو آخر من أعضاء مجلس الإدارة ويصح أيضا أن يكون الاجتماع فى غير مركز الشركة بشرط أن يكون جميع أعضائه حاضرين فى الاجتماع أو ممثلين وأن يكون هذا الاجتماع فى مصر .

مادة ٣٠ — يلزم لصحة المداولات أن يكون خمسة على الأقل من أعضاء مجلس الإدارة حاضرين أو ممثلين فى الاجتماع .

مادة ٣١ — تصدر قرارات مجلس الإدارة بأغلبية أصوات الأعضاء الحاضرين أو الممثلين وفى حالة تساوى الأصوات يكون صوت الرئيس أو من يقوم مقامه مرجحا .

أما الولايات المتحدة الأمريكية فى المقدمة نذكر اتحاد البانا ميريكان للخطوط الجوية الدولية وفى سنة ١٩٣٧ عقدت هذه الشركة اتفاقا تجاريا مع بريطانيا ومع البرتغال . وفى سنة ١٩٤٢ سجلت رحلتها رقم ٥٠٠ للقارة الأوربية وأعلنت رقم ١٤١٣٥ راكبا نقلتهم عبر المحيط .

٣٢ — تثبت مداولات مجلس الادارة فى محاضر تدون فى سجل خاص لدى الشركة ويذكر فيها أسماء الأعضاء الحاضرين ويوقع عليها الرئيس أو من يقوم مقامه وعضو على الأقل من الأعضاء الحاضرين .

ويصدق الرئيس أو العضو القائم بأعماله على صور مداولات مجلس الادارة ومستخرجاتها المراد تقديمها للقضاء أو لغيره من الهيئات ويؤشر بما يفيد مطابقتها للأصل .

مادة ٣٣ — يمثل رئيس المجلس الشركة أمام القضاء سواء كانت مدعية أو مدعى عليها .

مادة ٣٤ — يجوز لمجلس الادارة أن يعين من بين أعضائه المصريين عضوا منتدبا وتحدد اختصاصاته ومكافآته وله أن يعين أيضا من بين أعضائه الأجانب عضوا منتدبا إذا كان هناك ما يدعو لذلك .

مادة ٣٥ — يملك حق التوقيع على انفراد باسم الشركة كل من رئيس مجلس الادارة أو نائب الرئيس أو أعضاء مجلس الادارة المنتدبين وكل عضو آخر ينتدبه المجلس لهذا الغرض ولمجلس الادارة الحق أيضا فى أن يعين مديرا أو عدة مديرين ووكيلا مفوضا أو عدة وكلاء مفوضين يخولهم حق التوقيع عن الشركة منفردين أو مجتمعين .

مادة ٣٦ — لمجلس الادارة أوسع سلطة لادارة الشركة عدا ما احتفظ به نظام الشركة صراحة للجمعية العمومية وبدون تحديد لهذه السلطة يجوز له أن يشترى ويبيع جميع أنواع العقارات والحقوق العينية وأن يتصالح ويعقد مشارطة التحكيم ويرفع الحجوزات والامتيازات والرهون والاختصاصات والتسجيلات مع عدم حصول الدفع وعدم سقوط الدين

مادة ٣٧ — مكافأة مجلس الإدارة تتكون من النسبة المئوية المنصوص عنها فى المادة ٥٩ ومن بدل علامات الحضور التى تحدد الجمعية العمومية قيمتها سنويا .

ومنذ سنة ١٩٤٥ بدأت تظهر فى أمريكا شركات (ت. و. ا) وأخذت هى أيضا تعبر المحيط الى أوربا ثم الى الشرق . وفى سنة ١٩٤٩ بدأت تدخل فى تنظيم اتحادى جديد فيما بينها .

الباب الخامس

المراقب

مادة ٣٨ — يكون للشركة مراقب واحد أو أكثر تعينهم الجمعية العمومية ويجوز لها اختيارهم من غير المساهمين على أنه يجب أن يكون للشركة مراقب مصرى على الأقل .

واستثناء مما تقدم عين مؤسسو الشركة المراقب الأول فى شخص حضرة فواد أفندى أحمد الصواف الذى يقوم بمهام وظيفته إلى أن تنعقد أول جمعية عمومية .

مادة ٣٩ — المراقب مكلف بملاحظة تطبيق أحكام نظام الشركة وعليه مراجعة قوائم الجرد والحسابات الختامية السنوية وتقديم تقريره عن ذلك إلى الجمعية العمومية .

ويجب أن تقدم اليه بناء على طلبه دفاتر الحسابات على العموم وجميع المحررات والمستندات المتعلقة بالشركة .

وله أن يراجع فى كل وقت حالة الخزينة والأوراق المالية وله أن يدعو الجمعية العمومية غير العادية إلى الانعقاد طبقاً للمادة ٥٤ .

مادة ٤٠ — إذا خلت وظيفة المراقب أثناء السنة وجب على مجلس الادارة أن يدعو الجمعية العمومية للانعقاد فى خلال ثمانية أيام لتعين مراقبا آخر .

مادة ٤١ — يقوم المراقب بتأدية وظيفته مدة سنة ويجوز دائما إعادة انتخابه .

ولقد بلغ ربح بعض هذه الشركات الأمريكية فى الشهور السته الأولى من سنة ١٩٤٩ ما يقرب من خمسة مليون دولار . واشتدت المنافسة بين هذه الشركات حتى اقتضى الأمر تدخل الرئيس ترومان سنة ١٩٥٠ ليحسم النزاع بينها .

مادة ٤٢ — يتناول المراقب مكافأة سنوية تحددها الجمعية العمومية أما مكافأة المراقب الأول الذى عينه مؤسسو الشركة فيقدرها مجلس الادارة

الباب السادس

الجمعية العمومية

مادة ٤٣ — الجمعية العمومية المكونة تكوينا صحيحا تمثل جميع المساهمين ولا يجوز انعقادها إلا فى القاهرة .

مادة ٤٤ — تتألف الجمعية العمومية من جميع المساهمين الذين يملكون خمسة وعشرين سهما على الأقل ولكل مساهم الحق فى أن ينيب عنه مساهما آخر يملك خمسة وعشرين سهما على الأقل .

ويكون لكل مساهم عدد من الأصوات بواقع صوت عن كل خمسة وعشرين سهما يملكها .

مادة ٤٥ — يحق لحاملى الأسهم الاسمية حضور الجمعيات العمومية دون أية إجراءات سابقة .

أما أصحاب الأسهم لحاملها الذين يرغبون فى حضور الجمعية العمومية يجب عليهم أن يثبتوا أنهم أودعوا أسهمهم فى مركز الشركة أو فى مصرف من مصارف مصر أو الخارج التى تكون قد عينت فى إعلان الدعوة وذلك قبل انعقاد الجمعية العمومية بثلاثة أيام كاملة على الأقل .

ولا يجوز قيد أى نقل لملكية الأسهم الاسمية فى دفتر الشركة من تاريخ نشر إعلان الدعوة للاجتماع لغاية ارفضاض الجمعية العمومية .

مادة ٤٦ — تكون الدعوة لحضور الجمعية العمومية لحاملى الأسهم الاسمية بواسطة خطابات موصى عليها ترسل قبل ثلاثين يوما من تاريخ الاجتماع بآخر عناوينهم الواردة بسجل الشركة ويسرى التاريخ من يوم تسليم الخطابات لمصلحة البريد .

وتكون الدعوة لحضور الجمعية العمومية لحاملى الأسهم لحاملها بواسطة إعلانات تنشر فى جريدتين يوميتين تصدران فى المكان الذى ستنعقد فيه الجمعية (إحداهما باللغة العربية والأخرى بلغة أوروبية) وهذه الدعوة يجب أن تنشر مرتين بين المرة الأولى والثانية ثمانية أيام كاملة على الأقل وبين النشرة الثانية والاجتماع خمسة عشر يوما على الأقل ويجب أن يشمل إعلان الدعوة جدول الأعمال .

مادة ٤٧ — لا يجوز للجمعية العمومية أن تتداول فى غير المسائل الواردة بجدول الأعمال المبين فى إعلان الدعوة .

مادة ٤٨ — يرأس الجمعية العمومية رئيس مجلس الإدارة وعند غيابه يرأسها نائب الرئيس إذا كان تعين . وفى حالة غياب نائب الرئيس أو عدم تعيينه يرأسها عضو مجلس الإدارة الذى ينوب عنه مؤقتا .

ويعين الرئيس سكرتيرا ومراجعين اثنين لفرز الأصوات على أن توافق الجمعية العمومية على تعيينهم .

مادة ٤٩ — فيما عدا ما جاء فى المادة ٥٦ يكون انعقاد الجمعية العمومية صحيحا إذا كان تم طبقا للمواد ٥٢ و ٥٣ و ٥٤ وكان نصف رأس مال الشركة على الأقل ممثلا .

فاذا لم يتوافر هذا الحد الأدنى فى الاجتماع الأول انعقدت الجمعية بناء على دعوة ثانية فى خلال الثلاثين يوما التالية ويعتبر اجتماعها التالى صحيحا مهما كان عدد الأسهم الممثلة فيه .

وتصدر القرارات بأغلبية الاصوات وفى حالة التساوى يكون صوت من يرأس الجمعية مرجحا .

مادة ٥٠ — تدون مداولات الجمعية العمومية فى محاضر تقيد فى سجل خاص يوقع عليها رئيس الجمعية والسكرتير وواحد على الأقل من المراجعين .

وترفق بالمحضر قائمة حضور وتثبت فيها أسماء المساهمين الذين حضروا وعدد الأسهم التى يمثلونها ويوقع عليها منهم وكذلك ترفق به أيضا أعداد الجرائد المثبتة لحصول الدعوة إلى الاجتماع .

ويكون إثبات مداولات الجمعية العمومية أمام القضاء أو غيره بتقديم صورة المحاضر المذكورة أو مستخرجاتها مصدقا عليها بمطابقتها للأصل من رئيس المجلس أو عضو المجلس القائم مقامه .

مادة ٥١ — قرارات الجمعية العمومية الصادرة طبقا لنظام الشركة ملزمة لجميع المساهمين حتى الغائبين منهم والمخالفين فى الرأى أو عديمى الأهلية .

مادة ٥٢ — تعقد الجمعية العمومية العادية كل سنة فى خلال الثلاثة الأشهر التالية لنهاية السنة المالية للشركة فى المكان واليوم والساعة المعينة فى إعلان الدعوة للاجتماع ، وذلك على حساب السنة المالية وعلى حساب الأرباح والخسائر عند اللزوم ولتحديد حصص الأرباح التى توزع على المساهمين ولانتخاب مراقب الحسابات وتحديد مكافأته ولانتخاب أعضاء مجلس الإدارة إذا اقتضى الحال ذلك .

مادة ٥٣ — تدعى الجمعية العمومية للانعقاد بهيئة غير اعتيادية كلما رأى مجلس الإدارة ضرورة ذلك أو إذا طلب ذلك منه لغرض معين المراقب أو فريق من المساهمين يمثلون عشر رأس مال الشركة على الأقل .

فى هذه الحالة الأخيرة يجب على هؤلاء المساهمين أن يثبتوا قبل حصول أية دعوة أنهم أودعوا أسهمهم فى مركز الشركة أو فى أحد المصارف بمصر بحيث لا يجوز لهم سحبها منه إلا بعد إرفضاض الجمعية .

مادة ٥٤ — للمراقب عند الضرورة القصوى أن يدعو الجمعية العمومية للانعقاد وعليه فى هذه الحالة وضع جدول الأعمال ويتولى نشره بنفسه .

مادة ٥٥ — للجمعية العمومية أن تقرر إدخال أية تعديلات على نظام الشركة وعلى الأخص زيادة رأس مال الشركة أو تخفيضه بالشروط المبينة فى المادة التاسعة عشرة ومد أجل الشركة أو تقصيره وتقرير مواصلة الشركة أعمالها رغم خسارة نصف رأس مالها ولها أن تقرر اندماجها فى شركة أخرى مصرية وشراء شركات أو مشاريع أخرى بمصر أو بالخارج والاشتراك فى استغلال أى التزام أو عمل يدخل ضمن غرض الشركة ، على أنه لا يجوز للجمعية بأى حال من الأحوال تغيير غرض الشركة الأساسى أو مخالفة الأحكام المنظمة للشركات المساهمة وقرارات مجلس الوزراء والقانون رقم ١٣٨ لسنة ١٩٤٧ المشار إليها فى المادة ٦٥ بعد .

ويحق للجمعية العمومية التقرير باطالة أجل الشركة ، على أن يتم الحصول على مرسوم باعتماد هذه الاطالة .

مادة ٥٦ — لا يجوز تقرير أى تعديل فى نظام الشركة إلا بقرار من جمعية عمومية يكون حاضرا أو ممثلا فيها مساهمون يملكون أربعة أخماس رأس مال الشركة وكل قرار باجراء أى تعديل يلزم صدوره ممن يمثلون ثلاثة أرباع رأس مال الشركة على الأقل .

على أنه إذا لم يشترك فى الجمعية عدد من المساهمين يمثلون أربعة أخماس رأس مال الشركة جاز لها أن تصدر قرارا مؤقتا بأغلبية أصوات

المساهمين الحاضرين أو الممثلين . وفى هذه الحالة يلزم دعوة جمعية عمومية جديدة ويبين فى إعلان الدعوة القرارات المؤقتة التى أصدرتها الجمعية الأولى وتصبح هذه القرارات نهائية وواجبة التنفيذ إذا اعتمدتها الجمعية الجديدة متى كانت مكونة من عدد من المساهمين يمثلون نصف رأس مال الشركة على الأقل .

وكل تعديل فى نظام الشركة يجب لنفاذه أن ينشر فى الجريدة الرسمية وفى جريدتين يوميتين (إحداهما باللغة العربية والأخرى بلغة أوروبية) تصدران فى جهة انعقاد الجمعية .

الباب السابع

سنة الشركة — الجرد — الحساب الختامى — المال الاحتياطى — توزيع الأرباح

مادة ٥٧ — تبتدئ سنة الشركة فى أول يناير وتنتهى فى ٣١ ديسمبر من كل سنة ، على أن السنة الأولى تشمل المدة التى تنقضى من تاريخ تأسيس الشركة النهائى لغاية ٣١ ديسمبر من السنة التالية وتنعقد أول جمعية عمومية عادية عقب هذه السنة .

مادة ٥٨ — فى نهاية كل سنة للشركة يحرر المجلس قائمة جرد بما للشركة وما عليها ويعتمدها .

ويوضع الحساب الختامى وحساب الأرباح والخسائر الواجب تقديمها لاعتماد الجمعية العمومية العادية تحت تصرف المساهمين بمركز الشركة أثناء الخمسة عشر يوما السابقة ليوم انعقاد الجمعية .

والمستندات الدالة على حالة الشركة السنوية (الحساب الختامى وحساب الأرباح والخسائر وتقرير مجلس الادارة والمراقب) يجب أن تنشر بأكملها

فى جريدتين يوميتين إحداهما باللغة العربية والأخرى بلغة أوروبية) تصدران فى المكان الذى ستنعقد فيه الجمعية العمومية قبل تاريخ الاجتماع بخمسة عشر يوما على الأقل .

مادة ٥٩ — توزع أرباح الشركة الصافية السنوية بعد خصم جميع المصروفات العمومية والتكاليف الأخرى كما يأتى :

(١) يبدأ بأخذ مبلغ يوازى عشرة فى المائة من الأرباح لتكوين احتياطى ويوقف هذا الاقتطاع متى بلغ مجموع الاحتياطى قدرا يوازى قيمة نصف رأس مال الشركة ومتى مس الاحتياطى يتعين العود إلى الاقتطاع .

(٢) ثم يقتطع المبلغ اللازم لتوزيع حصة أولى فى الأرباح قدرها ٥ ٪ للمساهمين عن المدفوع من قيمة أسهمهم ، على أنه إذا كانت أرباح سنة من السنين لا تسمح بتوزيع هذه الحصة فلا يجوز المطالبة بها من أرباح السنين المقبلة .

ويخصص بعد ما تقدم ١٠ ٪ من الباقى لمكافأة مجلس الادارة .

ويوزع الباقى من الأرباح بعد ذلك على المساهمين كحصة اضافية فى الأرباح أو يرحل إلى السنة المقبلة بناء على اقتراح مجلس الادارة أو يخصص لانشاء مال للاحتياطى أو مال للاستهلاك غير عاديين .

مادة ٦٠ — يستعمل المال الاحتياطى بناء على قرار مجلس الادارة فيما يكون أوفى بمصالح الشركة .

مادة ٦١ — تدفع حصص الأرباح إلى المساهمين فى المكان والمواعيد التى يحددها مجلس الادارة .

الباب الثامن

حل الشركة — تصفيتها

مادة ٦٢ — فى حالة خسارة نصف رأس المال تحل الشركة قبل انقضاء أجلها إلا إذا قررت الجمعية العمومية غير العادية خلاف ذلك .

مادة ٦٣ — عند انتهاء مدة الشركة أو فى حالة حلها قبل الأجل المحدد تعين الجمعية العمومية بناء على طلب مجلس الادارة طريقة التصفية .

وتعين مصفيا أو جملة مصفين وتحدد سلطتهم وتنتهى وكالة مجلس الادارة بتعيين المصفين .

أما سلطة الجمعية العمومية فتبقى قائمة طول مدة التصفية إلى أن يتم إخلاء عهدة المصفين .

الباب التاسع

المنازعات

مادة ٦٤ — لا يجوز توجيه المنازعات التى تمس المصلحة العامة والمشتركة للشركة ضد مجلس الادارة أو ضد واحد أو أكثر من أعضائه إلا باسم مجموع المساهمين بمقتضى قرار من الجمعية العمومية .

ويجب على كل مساهم يريد أن يثير نزاعا من هذا القبيل أن يخطر به مجلس الادارة قبل انعقاد الجمعية العمومية التالية بشهر واحد على الأقل . ويجب على المجلس أن يدرج هذا الاقتراح فى جدول أعمال الجمعية .

فاذا رفضت الجمعية العمومية هذا الاقتراح لم يجز لأى مساهم إعادة طرحه باسمه الشخصى على القضاء . أما إذا قبل فتعين الجمعية العمومية لمباشرة النزاع مندوبا أو أكثر لمتابعة النزاع .

الباب العاشر

أحكام انتهائية

مادة ٦٥ — قرارات مجلس الوزراء الصادرة فى ١٧ أبريل سنة ١٨٩٩ و٢ يونيه سنة ١٩٠٦ و ٣١ مايو سنة ١٩٢٧ المنشورة فى الجريدة الرسمية فى ٦ مايو سنة ١٨٩٩ و ٤ يونيه سنة ١٩٠٦ و ٢٣ يونيه سنة ١٩٢٧ وكذلك القانون رقم ١٣٨ سنة ١٩٤٧ المنشور بالجريدة الرسمية بتاريخ ٤ أغسطس سنة ١٩٤٧ وكذلك كافة الأحكام التى تصدر فيما بعد الخاصة بالشركات المساهمة تعتبر جزءا متمما لهذا النظام .

مادة ٦٦ — يودع هذا النظام وينشر طبقا للقانون .

والمصاريف والأتعاب المدفوعة فى سبيل تأسيس الشركة تخصم من حساب المصروفات العمومية »

فى ايطاليا

ان التشريع الايطالى للطيران وقد صدر قبيل اتفاقية شيكاغو بعامين وبمقتضى المرسوم الملكى المؤرخ ٣٠ مارس سنة ١٩٤٢ ودخل فى مرحلة التنفيذ من ٢١ أبريل من نفس العام يعتبر بحق أول تشريع طيران جاء فى صورة تقنين (كود) بالمعنى الصحيح . ونعيب عليه أنه جاء فى صلب قانون الملاحة عموما ويبدأ تشريع الطيران من الباب الثانى فى المواد من ٦٨٧ الى المادة ١٠٧٩ — أما الجزء الأول من قانون الملاحة الايطالى فهو خاص بالملاحة البحرية . وهذا القانون على قدره العالى وقيمته الفنية الكبرى فهو موضوع تعديل الآن لأنه صنع قبل شيكاغو سنة ١٩٤٤ دستور الطيران المدنى الدولى الحديث

(ض . ص)

التصفية

الجمعية العمومية الغير عادية

المنعقدة بتاريخ ٨ نوفمبر سنة ١٩٥٣ بدار بنك مصر

لتصفية شركة سعيدة للطيران

انعقدت الجمعية العمومية الغير عادية بناء على دعوة مجلس الادارة وحضرها جميع حملة الأسهم وهم :

١ — السيد محمد طاهر عن نفسه ووكيلا عن كل من السيد سليمان داود والسيد الهامى حسين عن شخصه وعنه بصفته وكيلا عن السيدات نازلى صبرى وفوزية وفائقة أحمد فؤاد .

٢ — السيد محمد رشدى عن نفسه ووكيلا عن السيد عبد المقصود أحمد .

٣ — السيد مراد وهبة عن نفسه ووكيلا عن السيد محمود شكرى الوكيل عن السيدة فوقية أحمد فؤاد .

٤ — السيد كمال علوى عن نفسه .

٥ — السيد يحيى محمد نور مندوب وزير المالية عن الأسهم الخاصة بالملك السابق المصادرة لمصلحة الحكومة .

وبحضور اللواء الجوى ابراهيم حسن جزارين بصفته مديراً لمصلحة الطيران المدنى .

وبحضور السيد محمد ابراهيم ثروت بصفته مندوباً عن ادارة الشركات بوزراة التجارة والصناعة .

وبحضور قائد الفرقة الجوية محمود صدقى المليجى مدير عام الشركة واستعرضت الجمعية حالة الشركة المالية ورأت أن المركز المالى للشركة

فى ٣٠ اكتوبر سنة ١٩٥٢ اقتضى تصفيتها . وبما أن الجمعية العمومية المنعقدة فى ذلك التاريخ قررت ارجاء تصفية الشركة انتظاراً لنتيجة المفاوضه مع الحكومة لدفع اعانة لتدعيم الشركة ومنذ ذلك التاريخ جاهدت الشركة محاولة استمرار العمل مستعينة فى دفع مرتبات الموظفين والعمال بما أقرضه لها السيد محمد طاهر رئيسها من ماله الخاص وذلك انتظاراً لتقرير هذه الاعانة التى كان الأمل فيها كبيراً إلى أن قررت الحكومة بتاريخ ١٩ اكتوبر سنة ١٩٥٣ عدم الموافقة على اعانة التدعيم للشركة وترك الشركة لمصيرها .

وبما أنه يستحيل فى هذه الحالة استمرار العمل فى الشركة بالنسبة لمركزها المالى .

وبما أن هذه الجمعية العمومية غير العادية علمت أن كبار الدائنين الممثلين لأكثر من ثلاث أرباع الديون يؤثرون التصفية على أى حل آخر لانها أصلح لهم فى النهاية وأقل مصاريف وأسرع اجراءات .

لذلك :

قررت الجمعية العمومية الغير عادية باجماع جميع حملة الأسهم وبموافقة جميع الحاضرين عن الحكومة .

(أولا) تصفية الشركة :

(ثانيا) تعين قائد الفرقة الجوية محمود صدقى المليجى مصفياً للشركة

(ثالثا) تعين السيدين مراد وهبة ومدير مصلحة الطيران المدنى مشرفين على المصفى على أن يكون اشرافهما بلا أجر .

(رابعاً) منح المصفى علاوة على سلطته القانونية السلطات الآتية :

١ — فصل جميع الموظفين والعمال فنيين وغير فنيين لتوقف الأعمال العادية اعتباراً من يوم ١٠ نوفمبر سنة ١٩٥٣ وتحديد حساباتهم المتأخرة ومكافآتهم .

٢ — تعين العدد اللازم من العمال والموظفين اللازمين لاجراءات التصفية للمحافظة على أدوات وأموال الشركة بحالة جيدة .

٣ — بيع موجودات الشركة بالممارسة أو بالمزاد .

٤ — اصلاح الأدوات التي يرى أن اصلاحها يؤدى إلى زيادة ثمنها

٥ — تشغيل أية طائرة لم يتم بيعها فى أى رحلة ما دام أجر الرحلة يزيد عن التكاليف الخاصة بالرحلة بالاتفاق مع مصلحة الطيران المدنى .

٦ — التأمين على الطائرات الجاثمة وعلى طائرة واحدة فى الجو إلى أن يتم بيعها .

٧ — يودع المتحصل فى بنك مصر باسم التصفية .

٨ — لا يصرف أى دين سابق سوى مبلغ ٣٥٠٠٠ ج م المقترضة يوم ٣ نوفمبر سنة ١٩٥٣ لدفع أجور الموظفين والعمال عن شهر اكتوبر سنة ١٩٥٣ طبقاً لنص عقد القرض المذكور .

٩ — يصرف أجور الموظفين والعمال اللازمين لاجراءات التصفية ويصرف لنفسه مثل مرتبه الحالى المقدر بمبلغ ١٥٠٠جنية سنوياً من حساب المكافأة التى تتقرر له عن التصفية .

١٠ — يجب موافقة المشرفين على كل بيع بالممارسة تزيد قيمته على خمسة آلاف جنيه .

١١ — تحصل الديون المستحقة للشركة .

١٢ — حصر الديون الثابتة التى على الشركة .

١٣ — يصرف من المتحصل وفقاً للقانون .

ورفعت الجلسة فى تمام الساعة الحادية عشر صباحاً من يوم ١٩٥٣/١١/٨

قرار مجلس الوزراء

بخصوص أسس منح شركة مصر الطيران اعانات مباشرة مساعدة على تسيير خطوطها

فى ٢ ديسمبر سنة ١٩٤٠

وافق مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة فى ٣١ ديسمبر سنة ١٩٣١ على الترخيص لشركة مصر للطيران بالقيام بمشروعات معينة للطيران المدنى وعلى مديد المساعدة اليها باعفائها من الرسوم الجمركية ومنحها اعانة مالية سنوية تعادل ٥٠ ./. مما تدفعه الشركة من أقساط التأمين عن الأعمال المرخص لها بها و ٥٠ ./. من المبالغ التى تخصصها الشركة سنويا لتجديد طائراتها واستهلاك العدد والآلات والمهمات على ألا يزيد مجموع الاعانة لهذين البابين عن ٥٠٠٠ جنيه وذلك خلال الثمانى سنوات الأولى من مدة الترخيص وهى ٣٠ سنة [١] .

وفى ٢٠ سبتمبر سنة ١٩٣٥ وافق مجلس الوزراء على أن تكون الاعانة المالية السنوية التى تمنحها الحكومة للشركة على أساس ٧٠ ./. من تكاليف تشغيل كل خط منتظم معتمد على أنه إذا زادت هذه التكاليف عن التكاليف التقديرية الموضوعة للخط فتكون الاعانة على أساس التكاليف التقديرية وذلك ابتداء من تاريخ بدء الشركة تشغيل خطوطها وهو أول

---

(١) راجع الترخيص صفحة ٢٥٣ من هذه المجموعة ص ٣٦٣ بالذات .

أغسطس سنة ١٩٣٣ على أن يعاد النظر فى الأساس الخاص بحساب ودفع هذه الاعانة بعد خمس سنوات من ذلك التاريخ على ضوء الخبرة العملية فيما يتعلق بتكاليف تشغيل الخطوط المعتمدة .

ونظرا إلى انتهاء المدة المذكورة فى آخر يوليه سنة ١٩٣٨ دارت مفاوضات أولية بين وزارة الدفاع وهذه الوزارة وبين مندوبى الشركة موضوع الأساس الذى تحسب عليه الاعانة وفيما يمكن تعديله من شروط الترخيص المعطى للشركة وانتهى الأمر بالاتفاق على المسائل الآتية :

١ — تعين مندوب يمثل الحكومة فى مجلس ادارة الشركة — وذلك نظراً لأن الحكومة تمنح الشركة حق المساعدات المالية وغيرها ولما كان الأساس الذى تبنى عليه الاعانة هو مصاريف التشغيل كان من الواجب أن تمثل الحكومة فى مجلس ادارة الشركة ليتحقق لها الاشراف الفعلى على مصروفات الخط[1] .

٢ — نصت المواد ١٧ و ١٨ و ١٩ و ٢٢ من الترخيص الحالى على منح الشركة احتكار تصليح الطائرات وتعليم الطيران ونزهات الطيران المحلية وقد رئى أن من المرغوب فيه الغاء هذا الاحتكار حتى يتيسر للهيئات الأخرى التى أنشئت أخيرا فى مصر أن تستفيد هى أيضا من بعض المساعدات الحكومية وأن تقوم بنصيبها فى نشر الطيران فى مختلف أنحاء القطر وقد قبلت الشركة التنازل عن هذا الاحتكار .

---

(١) صدر قرار وزارى رقم ٦٦٤ بتعيين مدير عام الطيران المدنى السيد قائد اللواء الجوى (أ٠ح) ابراهيم حسن جزارين مندوبا للحكومة فى مجلس إدارة الشركة فى أكتوبر سنة ١٩٥٣

٣ – تدفع الاعانة للشركة طبقاً للأساس الحالى (أى بنسبة ٧٠./ من مصاريف تشغيل الخطوط الفعلية وذلك عن المدة من أول أغسطس إلى آخر ديسمبر سنة ١٩٣٨).

٤ – تخفض نسبة الاعانة المذكورة بواقع ٥./ سنويا فى مدة الأربع سنوات التالية بحيث تصبح كالآتى :

سنة	١٩٣٩	٦٥./
«	١٩٤٠	٦٠./
«	١٩٤١	٥٥./
«	١٩٤٢	٥٠./

غير انه فيما يختص بالسنة الأخيرة إذا كانت ايرادات الشركة مضافا اليها الاعانة الحكومية غير كافية لتغطية مصروفات الشركة ودفع ربح قدره ٥./ من رأس مالها فتزاد الاعانة الحكومية بالقدر الذى يسمح بدفع الربح المذكور على ألا تتعدى نسبتها ٥٥./ من المصروفات الفعلية.

وفى خلال سنة ١٩٤٢ يعاد النظر فى الأساس الذى تدفع بمقتضاه الاعانة الحكومية على ضوء الخبرة المكتسبة.

ومما يذكر هنا أن الحكومة قررت الاستيلاء على الشركة فى ٥ سبتمبر سنة ١٩٣٩ بناء على أمر معالى وزير الدفاع وذلك نظرا للظروف التى ترتب على تشوب الحرب وأن جميع مصاريف الخطوط من هذا التاريخ إلى تاريخ أمر الاستيلاء تقع على عاتق الحكومة كما أن جميع الايرادات تستولى عليها الحكومة.

وعلى ذلك فان نسبة الاعانة لسنة ١٩٣٩ وهى ٦٥ ./. ستسرى فقط على المدة من ابتداء العام أى أول يناير إلى ٥ سبتمبر وهو تاريخ الاستيلاء وتبلغ قيمة الاعانة على هذا الأساس ٤٨٩٤٢ جنيهاً يضاف اليها ايرادات الخطوط عن نفس المدة وهى ٢٩٦٧١ جنيها فيكون المجموع ٧٨٦١٣ جنيها بزيادة قدرها ٣٣١٧ جنيها عن مصروفات الخطوط وهى ٧٥٢٩٦ جنيها أو ما يعادل ٥,٥ ./. سنويا على رأس المال المدفوع لمدة تسعة أشهر .

أما فيما يختص بالمدة اللاحقة لـ ٥ سبتمبر سنة ١٩٣٩ فقد أبدت الشركة انها تقديراً للظروف التى اقتضت وضع الحكومة يدها على الشركة فانها تكتفى بتعويض الذى يسمح لها بدفع فائدة على رأس مالها المدفوع قدرها ٥ ./. فى السنة خلال مدة الاستيلاء وترى وزارة الدفاع وهذه الوزارة أنما تطلبه الشركة يعتبر معقولا وأن سعر الـ ٥ ./. أخذت به الحكومة فى نفس الترخيص الممنوح للشركة فقد قضت الفقرة ٤ من المادة الـ ٣٠ على أن الشركة ترد جميع المبالغ التى صرفت لها على سبيل الاعانة من أول أغسطس سنة ١٩٣٣ إذا ما زاد صافى ربحها بعد خصم الاحتياطى القانونى ومكافأة أعضاء مجلس الادارة على ٥ ./. من رأس مالها المدفوع .

ويلاحظ انه عند نهاية الاستيلاء ستحسب الاعانة على أساس الفئة المحددة للسنة التى ينتهى فى خلالها الاستيلاء وتكون المحاسبة على أساس المدة التى من تاريخ انتهاء الاستيلاء إلى آخر ديسمبر .

٥ — منعا لما قد يحدث من الخلاف بين الحكومة والشركة فى حساب الاعانة رئى أن تحاسب الشركة طبقاً للبنود الواردة بكشف التكاليف

التقديرية المعتمدة فتدفع النسبة المئوية المقررة للاعانة من مصاريف الخطوط الفعلية إذا قلت عن المصاريف التقديرية أو تساوت بها أما إذا زادت فتدفع تلك النسبة على أساس التكاليف التقديرية المقررة بصرف النظر عن الزيادة فى التكاليف الفعلية .

وعلى الشركة عدم تجاوز أى بند من التكاليف نظير وفر يقابله فى بند آخر إلا إذا وجدت أسباب قهرية تبرر ذلك وبعد الحصول على موافقة الوزارة .

٦ — تستمر الشركة فى إدارة وتنظيم خطوطها الجوية الحالية دون زيادة أو تخفيض فيها إلا بعد الحصول على موافقة الوزارة .

٧ — يستمر العمل بالمادة ٢٩ من الترخيص الممنوح للشركة وهى الخاصة باعفائها من رسوم الوارد إلى آخر ديسمبر سنة ١٩٤٠

وتتشرف وزارة المالية بعرض هذه التعديلات التى رئى ادخالها على الترخيص المعطى للشركة والتى من شأنها زيادة أحكام الرقابة التى تباشرها الحكومة على أعمال الشركة كما انها فى نفس الوقت لا تضن بالمساعدات المادية الكافية على هذا النوع من المواصلات الذى ادخل صناعة جديدة بالبلاد ووصلها بشبكة هوائية مصرية مع البلدان المجاورة مما عزز مركزها الاجتماعى ومن الوجهة القومية فان الشركة عملت على تمصير الطيارين والمهندسين وضباط اللاسلكى فلديها اثنى عشر طيارا يعملون بالمدرسة وعلى الخطوط الجوية كلهم أتموا مرانهم بمدرستها كما استغنت عن ضباط اللاسلكى الأجانب وأصبح جميعهم من المصريين وفيما يتعلق بالمهندسين فان بالشركة ٢١ مهندسا مصريا ولم يبق من الأجانب سوى ستة فقط .

وكان لا يمكن للشركة القيام بهذا التمصير الذى يقتضى مصروفات كثيرة من استخدام عدد كبير من المصريين تحت التمرين يزيد عن حاجتها التجارية ومن تخصيص طائرات للتعليم بمعاونة الحكومة المالية التى تحذو مصر فى منحها للشركة حذو بقية الأمم الراقية .

القاهرة فى ٢٧ نوفبر سنة ١٩٤٠

وزير المالية

حسن صادق

وافق مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة فى ٢ ديسمبر سنة ١٩٤٠ على التعديلات المشار اليها فى هذه المذكرة وقد أبلغت وزارة المالية هذا القرار .

رئيس مجلس الوزراء

امضاء (حسين سرى)

هل تعلم ؟

ان عدد الذين سافروا على الخطوط الجوية الدولية فى خلال عام ١٩٤٨ قد بلغ ثلاثين مليونا من البشر .. وأن عدد الذين تنقلوا فى الولايات المتحدة وحدها خلال سنة ١٩٤٩ قد بلغ ٣٧ مليونا من الناس ..

قرار مجلس الوزراء

بشأن المنح الحكومية لتعليم الطيران

١٢ ديسمبر سنة ١٩٤٠

وافق مجلس الوز اء بجلسته المنعقدة فى ٣١ ديسمبر سنة ١٩٣١ على الترخيص لشركة مصر للطيران بالقيام بمشروعات معينة للطيران المدنى وقد نصت المادة ١٨ من هذا الترخيص على منح الشركة احتكار تعليم الطيران كما نصت المادة ٢٧ منه على مقدار المنح التشجيعية التى تقدمها الحكومة كمكافآت لتشجيع تعليم الطيران وذلك فى خلال الثمانى سنين من تاريخ بدء الشركة فى هذا المشروع — وقد انتهت هذه المدة فى ٢٥ مايو سنة ١٩٤٠ .

وفى أثناء المفاوضات الأولية بين وزارة الدفاع الوطنى وبين الشركة وهى المفاوضات الخاصة بتجديد الترخيص السالف الذكر وبالشروط التى يجدد بها أبدت وزارة الدفاع الوطنى رغبتها فى أن يكون تعليم الطيران غير قاصر على شركة مصر للطيران فقط بل يتعداها إلى كل هيئة معتمدة للتعليم حيث توجد الآن عدة هيئات مستعدة لتعليم الطيران ويحول نص المادة ١٨ من الترخيص دون السماح لها بتعليم الطيران كما أن اشتراك هذه الهيئات فى تعليم الطيران يوسع المجال لطالبى التعليم ويوجد المزاحمة فيما بينهما فتقل مصاريف التعليم وقد قبلت الشركة ذلك وترتب عليه عند وضع شروط الترخيص الجديد حذف نص المادة ١٨ من الترخيص السابق . كما حذف أيضا نص المادة ٢٧ من الترخيص السابق الخاصة بدفع المكافآت التى تمنح لمتعلمى الطيران . إذ لم يبق لها محل فى ذلك الاتفاق الخاص بل أصبح من الضرورى وضع نظام جديد للاعانات بحيث يسرى على متعلمى الطيران فى أى معهد تعتمده وزارة الدفاع الوطنى .

ونظرا للرغبة فى استمرار المنح التشجيعية لتشجيع المصريين على تعليم الطيران وللاكثار بقدر الامكان فى عدد الطيارين ترى وزارة الدفاع الوطنى أن يتبع فى هذه المنح النظام الآتى :

(ا) تدفع الحكومة منحة تشجيعية قدرها ٣٥ جنيها (بدلا من ٥٠ جنيها) عن كل طالب مصرى يحصل على إجازة الطيران حرف (ا) على الوجه الآتى :

أولا — ٢٥ جنيها إلى الهيئة التى تولت تدريب الطالب وذلك تشجيعا لها على خفض أجر التعليم إلى حد يسمح للكثيرين من المصريين بالاقبال عليه .

ثانيا — عشرة جنيهات للطالب نفسه (وذلك تشجيعا له على الاستمرار فى التعليم) .

(ب) تدفع الحكومة منحة قدرها ١٠٠ جنيه كما كانت عليه لكل طالب مصرى يحصل على إجازة الطيران حرف (ب) .

(ج) تدفع الحكومة منحة قدرها ١٠ جنيهات مرة واحدة فى السنة كما كانت عليه لكل مصرى يجدد إجازته سواء أكانت للطيران الخصوصى أو التجارى أو لكليهما .

وترى وزارة المالية الموافقة على العمل بهذا النظام وتتشرف بعرض الأمر على مجلس الوزراء حتى إذا ما وافق عليه تفضل باقراره[1] .

٢٧ نوفمبر سنة ١٩٤٠

وزير المالية

حسن صادق

الى وزارة الدفاع الوطنى — وافق مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة فى ١٢ ديسمبر سنة ١٩٤٠ على ماجاء فى هذه المذكرة وقد أبلغت وزارة المالية هذا القرار ،،

رئيس مجلس الوزراء

---

(١) راجع المادة ٢٧ من الترخيص لشركة مصر صفحة ٣٧٢ من هذه المجموعة .

قرار مجلس الوزراء

بشأن تعديل أسس الاعانة التى تمنح لشركة مصر للطيران

٦ يونيه سنة ١٩٤٨

بموجب المرسوم بقانون رقم ٩٥ لسنة ١٩٣٥ الصادر بتاريخ ٢٩ أغسطس سنة ١٩٣٥ منحت الحكومة شركة مصر للطيران ترخيصاً بانشاء واستغلال بعض مشروعات للطيران وقد نص فى المادة الثانية على منح الشركة اعانات عن كل خط منتظم تسترد من الأرباح ولا يتجاوز مقدارها ٧٠ ./ من مصاريف التشغيل

وقد منحت الاعانه للشركة على هذا الأساس فبلغ أقصى مقدارها فى سنة ١٩٣٨ ٨٠٠٠٠ جنيه .

وافق مجلس الوزراء فى ٣٠ سبتمبر سنة ١٩٣٥ على أن تكون الاعانة من تاريخ بدء الشركة فى تشغيل خطوطها وهو أول أغسطس سنة ١٩٣٣ على أن يعاد النظر فى الأساس الخاص بحساب ودفع هذه الاعانة بعد خمس سنوات على ضوء الخبرة العملية فيما يتعلق بتشغيل الخطوط وفى آخر يوليه سنة ١٩٣٨ — بعد انتهاء هذه السنوات الخمس بدأت الشركة فى مفاوضات مع الحكومة انتهت بأن قرر مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة فى ٢ ديسمبر سنة ١٩٤٠ تخفيض نسبة الاعانة المذكورة بواقع ٥ ./ سنوياً مدة الأربع سنوات التالية بحيث تصبح كالآتى :

سنة ١٩٣٩ ٦٥ ./

سنة ١٩٤٠ ٦ ./

سنة ١٩٤١ ٥٥ ./

سنة ١٩٤٢ ٥٠ ./

على أن يعاد النظر خلال سنة ١٩٤٣ فى الأساس الذى تدفع بمقتضاه الاعانة الحكومية على ضوء الخبرة المكتسبة .

وبمناسبة قيام الحرب الأخيرة قررت الحكومة الاستيلاء على الشركة فى ٥ سبتمبر سنة ١٩٣٩ بناء على أمر معالى وزير الدفاع الوطنى نظرا للظروف التى ترتبت على نشوب الحرب وان جميع المصاريف تحسب من هذا التاريخ على عاتق الحكومة كما ان جميع الايرادات تستولى عليها الحكومة ونظراً لأن الاستيلاء على الشركة امتد إلى ما بعد سنة ١٩٤٢ فلم يكن هناك ما يدعو إلى اعادة النظر فى أسس الاعانة المذكورة .

وبتاريخ ٣١ ديسمبر سنة ١٩٤٧ صدر قرار معالى وزير الدفاع الوطنى بانهاء الاستيلاء على الشركة فى ٣١ ديسمبر سنة ١٩٤٧ والعودة إلى نظام الاعانة فتقدمت شركة مصر للطيران باقتراحات لتعديل الأسس التى يبنى عليها تقدير الاعانة الحكومية فشكلت لجنة لبحث هذه الاقتراحات ولجنة بمقتضى القرار الوزارى رقم ٢٥٠ بتاريخ ٢ / ١١ / ١٩٤٧ وقد عقدت اللجنة عدة اجتماعات انتهت بأن أقرت تعديل المواد ٢٨ و ٢٩ و ٣٠ من الترخيص الممنوح لشركة مصر للطيران على الوجه الآتى :

(أولا) يضاف إلى المادة ٢٨ فقرة ثالثة نصها كالآتى :

تدفع الشركة نظير رسوم نزول طائراتها التى تعمل على خطوطها الداخلية وبمعهد الطيران التابع لها رسما موحداً مقداره ١٥٠ جنيهاً سنوياً ابتداء من أول يناير سنة ١٩٤٨ إلى آخر ديسمبر سنة ١٩٥٠ على أن يعاد النظر بعد ذلك فى هذا الرسم . أما الخطوط الخارجية للشركة فتحاسب عليها وفقاً لما هو مقرر بالقرار الوزارى رقم ١٧٥ لسنة ١٩٤٥

(ثانيا) تعدل الفقرة الثانية من المادة ٢٩ على الوجه الآتى :

تعامل الطائرات عند أخذها مواد الوقود وزيوت الماكينات فى حدود الأراضى المصرية بما تعامل به السفن المسافرة إلى الخارج عند أخذها

مواد الوقود والزيوت للماكينات من الموانى البحرية بشرط أن تستخدم تلك المواد والزيوت فى الطائرات المسافرة إلى الخارج فى خطوط منتظمة أو رحلات عارضة .

أما مواد الوقود وزيوت الماكينات التى تستعملها الطائرات فى خطوط منتظمة أو فى أعمال التدريب والتعليم أو أثناء اختبار الطائرات فى الجو داخل القطر المصرى فتدفع عنها الشركة الرسوم المقررة على أن تقوم مصلحة الجمارك برد ما يقابل هذه الرسوم إلى الشركة ابتداء من أول يناير سنة ١٩٤٨ ويشترط للحصول على الاعفاء والمعاملة المتقدم ذكرها مراعاة ما تقرره مصلحة الجمارك من التدابير ووسائل المراقبة .

(ثالثا) تعدل المادة ٣٠ على الوجه الآتى :

١ — تمنح الشركة اعانة مالية سنوية مقدارها عشرة آلاف جنيه لتغطية جزء من خسارتها من تشغيل خطوطها الداخلية على أن تردها الشركة إلى الحكومة بالاضافة إلى الاعانات المباشرة التى استولت عليها سابقاً من أول أغسطس سنة ١٩٣٣ إلى الآن بدون دفع فوائد عنها إذا ما زاد صافى أرباحها بعد خصم الاحتياطى القانونى ومكافأة أعضاء مجلس الادارة وفقاً لقانون الشركة الأساسى المعمول به الآن على ٥ ./. من رأس مالها المدفوع على الأساس الآتى :

٢٠ ./. للحكومة
٥٠ ./. احتياطى للشركة
٣٠ ./. توزيع على المساهمين .

٢ — يطبق نظام دفع هذه الاعانة وتوزيع فائض الأرباح على الأساس المبين فى الفقرة السابقة من أول يناير سنة ١٩٤٨ على أن يعاد النظر فى هذا الأساس وفى هذه النسب بعد ثلاث سنوات على ضوء الخبرة المكتسبة خلال هذه المدة .

٣ – تقوم الشركة باتفاق مع مصلحة الطيران المدنى على وضع نظام يكفل نقل موظفى الحكومة الذين ينتقلون فى مأموريات رسمية يشبه النظام المعمول به فى مصلحة السكك الحديدية على أن يراعى فى ذلك الخصم المقرر فى الفقرة الثانية من المادة ٢٠ من الترخيص بالاضافة إلى الخصم المقرر فى الشركة على تذاكر العودة ويعمل بهذا النظام ابتداء من تاريخ الاتفاق بين مصلحة الطيران والشركة إلى ٣١ ديسمبر سنة ١٩٥٠ على أن يعاد النظر فيه بعد ذلك .

ولما كانت التعديلات المقترحة تهدف إلى معاونة هذه المؤسسة الوطنية الوحيدة فى مصر على الاستمرار فى النهض بمهمتها بما يكفل تعويضها عن بعض الخسائر التى تتحملها فى خطوطها الداخلية التى بلغت عام ١٩٤٦ ٣٠٠٠٠ جنيه وفى عام ١٩٤٧ حوالى ٥٠٠٠٠ جنيه وليتسنى لها المضى فى متابعة جهودها فى سبيل تعليم الشباب المصرى فن الطيران الذى ظهرت فوائده فى جميع الأوقات .

لذلك تتشرف وزارة المالية بعرض الأمر على مجلس الوزراء حتى إذا وافق عليه تفضل باقراره .

٥ يونيه سنة ١٩٤٨

وزير المالية

محمود فهمى النقراشى

نمرة ١٢٤/٩٥

إلى وزارة الدفاع الوطنى

وافق مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة فى ٦ يونيه سنة ١٩٤٨ على ما جاء فى هذه المذكرة .

وقد أبلغت وزارة المالية هذا القرار .

رئيس مجلس الوزراء

محمود فهمى النقراشى

قرار مجلس الوزراء

بشأن إعانة شركات الطيران المصرية

فى ١٠ ديسمبر سنة ١٩٥٠

تطلب وزارة الحربية والبحرية بكتابيها المؤرخين ٢٥ و٢٦ نوفمبر سنة ١٩٥٠ فتح الاعتمادات الإضافية التالية فى الباب الثانى من ميزانية مصلحة الطيران المدنى لسنة ١٩٥٠ — ١٩٥١ مقابل وفر مساو فى الباب الثالث من ميزانية نفس المصلحة حسب البيان التالى :

جنيه	
٣٠,٠٠٠	قيمة الاعانة الممنوحة لشركة سعيدة للطيران السابق صرفها للشركة بموجب قرار مجلس الوزراء فى ١٩ مارس سنة ١٩٥٠
٧٠,٠٠٠	باقى الاعانة المستحقة لشركة سعيدة عن المدة المنتهية فى ٣١ ديسمبر سنة ١٩٤٩
٣١,٩٣٩	إعانة شركة مصر للطيران الصادر بشأنها قرار مجلس الوزراء فى ٢٠ / ٨ / ١٩٥٠ (على أن يستبعد من ذلك حصة الحكومة البالغ مقدارها ٤,٧٩١ جنيها عند الصرف) .
١٣١,٩٣٩	

وفيما يلى تفصيل الاعانات المذكورة :

(أولا) إعانة شركة سعيدة للطيران :

قرر مجلس الوزراء فى ٨ مارس سنة ١٩٥٠ منح شركة سعيدة إعانة عاجلة مقدارها ٣٠,٠٠٠ جنيه حتى لاتضطر الى وقف العمل على خطوطها بشروط معينة ، على ألا يكسب ذلك الشركة أى حق قبل الحكومة فى المستقبل وعلى أن تقوم وزارة التجارة والصناعة بدراسة الموضوع من جميع نواحيه توطئة لتقرير سياسة ثابتة فى إعانة هذه الشركة والشركات المماثلة .

وقد شكلت لجنة لهذا الغرض برئاسة معالى وزير التجارة والصناعة وأقرت الاقتراح الخاص بتحديد الاعانة للشركة عن المدة من ٢٣ أغسطس سنة ١٩٤٩ الى ٣١ ديسمبر سنة ١٩٤٩ بمبلغ ١٠٠,٠٠٠ جنيه وذلك على أساس الخسارة الناتجة من التشغيل دون غيرها ، إذ اتضح أن المصاريف الفعلية فى شركة سعيدة تزيد كثيرا عن المصاريف التقديرية نتيجة لما وقعت فيه الشركة من أخطاء فى نشأتها الأولى وقد اقترحت وزارة التجارة إعانة الشركة بما يغطى هذه الخسارة بالشروط التى تم الاتفاق عليها بينها وبين الشركة وهى :

(ا) تعيين مندوب من الحكومة فى مجلس الادارة .

(ب) للحكومة أن تنتدب مراقبا من قبلها للعمل بالشركة .

(ج) يتعهد مجلس ادارة الشركة بتمصيرها فى مدة ثلاث سنوات على الأكثر .

(د) على الشركة أن تضع كادراً لموظفيها يعتمد من مصلحة الطيران المدنى .

(ﻫ) على الشركة أن توحد نوع طائراتها وتتعهد بعدم شراء طائرات جديدة إلا بعد موافقة المصلحة الفنية المختصة .

(و) اذا زادت أرباح الشركة عن المبلغ اللازم لتغطية مصاريفها وأرباح رأس المال (على ألا يزيد عن ٥ ٪) والاحتياطى المطلوب ، فللحكومة الحق فى الحصول على نصف المبلغ تسديداً للمبالغ التى دفعت للشركة كاملة .

على أن يخصم منها مبلغ ٣٠,٠٠٠ ج السابق صرفه الى الشركة المذكورة بصفة مؤقتة بمقتضى قرار مجلس الوزراء سالف الذكر .

(ثانيا) إعانة شركة مصر للطيران :

قرر مجلس الوزراء بتاريخ ٢٠ أغسطس سنة ١٩٥٠ منح شركة مصر للطيران إعانة قدرها ٣١,٩٣٩ ج لتغطية خسارة الشركة عن سنة ١٩٤٧ وما يعادل ٥ ٪ من رأس المال المدفوع على أن يكون هذا الصرف خاضعا لحكم المادة (٣٠) من الترخيص المعدل بقرار مجلس الوزراء الصادر فى ٥ يونيه سنة ١٩٤٨

وحيث إن الشركة حصلت على أرباح منذ سنة ١٩٤٨ قدرها ٤٧٩١ جنيها حسب البيان التالى :

جنيه	
١٥٣٥	حصة الحكومة عن أرباح سنة ١٩٤٨
١١٢	مايخص مندوب الحكومة فى أتعاب أعضاء مجلس الإدارة عن سنة ١٩٤٨
٢٩٦٣	حصة الحكومة من أرباح سنة ١٩٤٩
١٨١	مايخص مندوب الحكومة فى أتعاب مجلس الإداره عن سنة ١٩٤٩
٤٧٩١	المجموع

فقد قبلت الشركة خصم قيمة هذه المبالغ المستحقة للحكومة قبلها عن سنتى ١٩٤٨ و ١٩٤٩ من قيمة الاعانة الممنوحة لها وقدرها ٣١,٩٣٩ ج

ولما كانت وزارة الحربية والبحرية تعلق أهمية كبرى على هذا الطلب لما له من أثر فى نشر تعليم الطيران وفنونه بين الشباب المصرى الأمر الذى تحتاج اليه البلد أشد الاحتياج .

لذلك تطلب اتخاذ الاجراءات اللازمة للحصول على موافقة السلطات المختصة بتنفيذ قرارات اللجنة المتقدم ذكرها .

ويؤخذ من مذكرة لوزارة المالية تاريخها ٦ ديسمبر سنة ١٩٥٠ أن مجلس الوزراء وافق فى ١٩ مارس سنة ١٩٥٠ على صرف مبلغ ٣٠,٠٠٠ ج. إعانة لشركة سعيدة بالخصم على اعتماد البند ٩ (إعانات) من ميزانية مصلحة الطيران المدنى للسنة المالية الحالية ١٩٥٠ — ١٩٥١ مع تجاوزه إذا لزم الأمر بمقدار الإعانة مقابل وفر محقق فى سائر اعتمادات الباب الثانى من ميزانية المصلحة المذكورة .

[ولما كانت وزارة الحربية والبحرية قد عادت الآن فاشارت بكتابها المؤرخ ٢٥ نوفمبر سنة ١٩٥٠ أنه لا يمكن تدبير مبلغ الإعانة من وفور الباب الثانى ، وأن الأمر يقتضى فتح اعتماد إضافى بالمبلغ المذكور وبالمبلغين الآخرين المطلوبين للإعانتين الإضافيتين لشركتى سعيدة للطيران ومصر للطيران وجملة ذلك ١٣١,٩٣٩ ج — تقترح وزارة المالية الموافقة على فتح اعتماد إضافى بالمبلغ المذكور وقدره ١٣١,٩٣٩ ج فى الباب الثانى من ميزانية مصلحة الطيران المدنى مقابل وفر مساو فى الباب الثالث من ميزانية نفس المصلحة ، وعلى أن يقيد صرف الإعانة لشركة مصر للطيران ببحث إدارة الشركات بوزارة التجارة والصناعة لحسابات الشركة عن

سنتى ١٩٤٨ و ١٩٤٩ للتحقق من قيمة المبالغ التى تعود على الحكومة فى هذه الأرباح .

وقد بحثت اللجنة المالية هذا الموضوع ورأت الموافقة على اقتراحات وزارة المالية .

وإنى أتشرف برفع رأى اللجنة هذا الى مجلس الوزراء للتفضل باقراره توطئة لاستئذان البرلمان فى فتح الاعتماد الإضافى المطلوب .

وبرفقة هذه المذكرة مشروع المرسوم بمشروع قانون اللازم لهذا الغرض .

وزير المالية

رئيس اللجنة المالية

فؤاد سراج الدين

٩ ديسمبر سنة ١٩٥٠

إلى وزارة المالية :

رافق مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة فى ١٠ ديسمبر سنة ١٩٥٠ على رأى اللجنة المالية المبين فى هذه المذكرة .

وقد أبلغت وزارتا الحربية والبحرية والتجارة والصناعة هذا القرار .

ومعه صورة من المرسوم الصادر بمشروع القانون الخاص بفتح الاعتماد الإضافى المشار اليه .

رئيس مجلس الوزراء

مصطفى النحاس

إعانة شركتى سعيدة ومصر للطيران

١٩٥٠—١٩٥١

تقرير اللجنة المالية

بمجلس الشيوخ

عن مشروع قانون بفتح اعتماد اضافى قدره ١٣١,٩٣٩ جنيها فى ميزانية السنة المالية ١٩٥٠ — ١٩٥١ باب ٢ فرع ٤ قسم ١٧ (وزارة الحربية والبحرية) لإعانة شركتى سعيدة ومصر للطيران

أحيل هذا المشروع الى اللجنة فى ٣١ يناير سنة ١٩٥١ ، فقضت بعض الوقت فى بحثه والاطلاع على الملفات المتصلة به ، وبعد أن استكملت درسه رفعت عنه تقريراً الى المجلس بتاريخ ١٤ مارس سنة ١٩٥١ ، ثم أعيد اليها فى ١٩ مارس سنة ١٩٥١ بناء على طلب الحكومة ، فبحثته فى اجتماعها يوم ٢٢ مايو الحالى بحضور حضرة صاحب المعالى وزير التجارة والصناعة ، وفيما يلى نتيجة البحث :

أولا — شركة مصر :

١ — ينقسم المبلغ المراد فتح الاعتماد من أجله الى قسمين منفصلين ، أحدهما وقدره ٣١,٩٣٩ جنيها ، وهو خاص بشركة مصر للطيران ، والباقى وقدره ١٠٠,٠٠٠ جنيه وهو لشركة سعيدة .

٢ — فأما المبلغ الأول فأساسه خلاف قديم يرجع الى استيلاء الحكومة على شركة مصر للطيران منذ بدء الحرب العالمية الأخيرة ، إذ صدر قرار من مجلس الوزراء بهذا الاستيلاء فى ٥ أغسطس سنة ١٩٣٩ حدد فيه مبلغ معين يعطى للشركة نظير استخدام طائراتها وكل ما يتبعها.

ولم تلبث الشركة أن رأت فى هذا القرار غبنا عليها ، فتظلمت وشكلت لجنة تحكيم سنة ١٩٤٢ مثلت فيها وزارة المالية وديوان المحاسبة والشركة . ووضعت هذه اللجنة أسسا للصلح . لوحظ فيها ضمان الحكومة لمقدار ٥./٠ من رأس المال عند الخسارة وتوزيع الربح ، إن تحقق ، على النحو الآتى : ١٠./٠ للاحتياطى القانونى و ٥./٠ للمساهمين . ويقسم الباقى ، إن وجد ، مناصفة بين الحكومة والشركة . وعلى الرغم من أن هذه الأسس لم يقرها مجلس الوزراء فانه قد عمل بها واستولت الشركة على كل ماتستحق .

٣ — ولكن ديوان المحاسبة قد عاد فاعترض على هذا التصرف ، ملاحظا أنه قد اهمل قرار مجلس الوزراء الأول ، وحلت محله مبادىء وضعتها لجنة تحكيم ، وليس لقرارات هذه اللجنة قوة قانونية إلا إن اعتمدها مجلس الوزراء . خصوصا وقد سببت الكوليرا وبعض التجديدات للشركة خسائر كبيرة ، وفى تطبيق مبادىء لجنة التحكيم ما يلقى على الخزانة العامة عبئا ، فأعيد نظر الموضوع مرة أخرى ، ورؤى — بعداستشارة قسم الرأى وبحث ادارة الشركات — أن يقر مجلس الوزراء ما أخذت به لجنة التحكيم قديما ، وأن يسوى الحساب على هذا الأساس .

٤ — وقد ظهر بناء على ذلك أن للشركة قبل الحكومة حتى نهاية سنة ١٩٤٧ مبلغ ٢٨٧١٠ جنيهات ، يضاف اليها مبلغ ٣٢٢٨ جنيها قيمة أرباح رأسمالية . فتصبح الجملة ٣١,٩٣٩ جنيها ، وهو ما يطلب من أجله فتح الاعتماد الإضافى ، على أن يخصم منه عند الصرف مبلغ ٤٧٩١ جنيها تحت يد الشركة ، وهو قيمة نصيب الحكومة فى أرباح الشركة عن سنتى ١٩٤٨ و ١٩٤٩

وتوافق اللجنة على ذلك بالاجماع .

ثانيا — شركة سعيدة :

١ — بدأت هذه الشركة عملها فى ٢٣ أغسطس سنة ١٩٤٨ قبل أن يصدر مرسومها ببضعة أشهر ، برأس مال قدره ٢٥٠ الف جنيه ، ٥٥٪ منه للمصريين ، والباقى للأجانب ، خص شركة فيات الايطالية وحدها منه نصيب كبير . وقد أعدت الشركة لها أسطولا مكونا من ١١ طائرة من ثلاث ماركات : ٦ ايطالية نصفها ماركة سافويا ، والنصف الآخر من ماركة فيات ، و ٥ من مخلفات الجيش الأمريكى .

٢ — سارت الشركة فى طريقها ، ولكنها اضطرت ، ولما يمض عليها عام واحد ، أن تزيد رأس مالها ، فصدر قرار الجمعية العمومية فى ١٤ يوليه سنة ١٩٤٩ برفعه الى ٤٠٠ الف جنيه أى بزيادة مبلغ ١٥٠ الف جنيه توزع بين المساهمين على أساس النسبة السابقة ولم يدفع الإيطاليون نصيبهم نقداً فى هذه الزيادة ، بل سوّه على حساب دين مستحق لشركة فيات لدى شركة سعيدة .

٣ — وبعد زيادة رأس المال بنحو شهرين تقدمت الشركة فى ٢٨ سبتمبر سنة ١٩٤٩ الى وزارة الحربية بطلب إعانة ، أسوة بشركات الطيران الأخرى فى مصر والخارج . وقضت وزارة الحربية نحو ثلاثة أشهر فى بحث هذا الموضوع ثم انتهت الى اقتراح مبلغ ٣٠ الف جنيه عن الفترة الأولى التى سمتها فترة الإنشاء والتأسيس ، والتى تنتهى فى ٣١ ديسمبر سنة ١٩٤٨ ورفعت الأمر الى وزير المالية ليدبر المال ويفتح الاعتماد اللازم . ولكن وزارة المالية رأت ضرورة أخذ رأى ادارة الشركات لبحث حال الشركة بوجه عام .

وما أن أحيل الموضوع على هذه الادارة حتى أخذت فى بحثه ، إلا أنها رأت فى ٢٦ فبراير سنة ١٩٥٠ أن تمهل الوقت الكافى ، لتتمكن من فحص ميزانية الشركة وظروفها المالية ، وتتبين النظم المتبعة فى البلاد الأخرى لمنح أمثال هذه الاعانة، خصوصا وهى ترتب أعباء مستمرة على الخزانة العامة .

٤ — وفى ٨ مارس سنة ١٩٥٠ صدر قرار من مجلس الوزراء ، بناء على مذكرة مرفوعة من معالى وزير التجارة والصناعة بمنح مبلغ ٣٠,٠٠٠ جنيه للشركة إعانة عاجلة ، مقرونة ببعض الشروط حتى لاتضطر الى وقف العمل على خطوطها ، على ألا يكسب ذلك الشركة أى حق قبل الحكومة فى المستقبل وعلى أن تقوم الوزارة بدراسة الحالة المالية للشركة دراسة كاملة واستعراض كل الاعتبارات الاقتصادية المتصلة بهذا الموضوع ، توطئة لتقرير سياسة ثابتة فى اعانة هذه الشركة والشركات المماثلة وقد صرف المبلغ للشركة من ميزانية مصلحة الطيران المدنى .

٥ — تابعت ادارة الشركات مهمتها ، ووضعت تقريراً مفصلا يستعرض تاريخ الشركة منذ إنشائها الى يوليه سنة ١٩٥٠ . وقد أثار هذا التقرير كثيراً من الاعتراضات على تصرفات الشركة من سوء الادارة وتلاعب فى أثمان الشراء وأجور التصليح ، وايجار بعض الطائرات التى استؤجرت ، وعدم انتظام الحسابات وفقد كثير من المستندات ، واضطراب المخازن ، مما أدى الى تلك الخسائر الباهظة بحيث استنفدت الشركة رأس مالها [1] .

٦ — وانتهت ادارة الشركات فى تقريرها الى أن تمنح الشركة إعانة على أساس ساعات الطيران الفعلية وما يترتب عليها من خسائر . وقد قدرت هذه الخسائر حتى نهاية ديسمبر سنة ١٩٤٩ بمبلغ ١٠٠,٠٠٠ جنيه وهو الاعتماد الاضافى المطلوب .

---

(١) كان هذا الموضوع أحد أركان الاتهام فى قضية كبرى نظرت فى أواخر شهر أكتوبر سنة ١٩٥٣ أمام محكمة الثورة وقد قدم مكتب الادعاء بهذا الاتهام أحد السادة من الوزراء السابقين وصدر الحكم بالادانة مع وقف التنفيذ .

أما اعانة سنة ١٩٥٠ فتقدر على أساس الفرق بين إيرادات الشركة ومصروفاتها الفعلية عن كل خط من الخطوط المعتمدة رسمياعلى ألا تزيد خسارة الخط الواحد عن ١٥,٠٠٠ جنيه .

وقد اشترط فى منح الإعانة المطلوبة عدة اشتراطات ، اقترحتها ادارة الشركات ، وقد سلمت بها الشركة ووضعتها موضع التنفيذ فعلا على النحو الآتى :

١ — تمصير الشركة وتخفيض رأس مالها :

مصرت الشركة تمصيراً كاملا لاشبهة فيه عن طريقين :

(ا) مجلس الادارة ، فقد أصبح جميع أعضائه مصريين بعد الغاء الأسهم التى يملكها الجانب الأجنبى وقدرها ١١,٢٥٠ سهما فأصبحت فى حكم العدم ، وسبقه الغاء ١٥,٠٠٠ سهم التى زيدت لزيادة رأس المال . وبذلك خفض الى ١٣٧,٥٠٠ جنيه بعد أن وصل الى ٤٠٠,٠٠٠ جنيه .

(ب) الوظائف ، فقد أصبح عدد الموظفين المصريين متفقاً وأحكام القانون رقم ١٣٨ لسنة ١٩٤٧ الخاص بالشركات المساهمة . وتم هذا فعلا أى قبل الموعد الذى حددته الحكومة للتمصير وهو ٣١ ديسمبر سنة ١٩٥١

كذلك وضع كادر أرفق به لائحة داخلية على أساس كفالة صالح الموظفين دون أن يترتب عليه أى عبء مالى تتحمله الشركة من جراء تطبيقه .

٢ — الرقابة :

ندب أحد موظفى إدارة الشركات مراقبا من قبلها . كما يسر أمر مراجعة حسابات الشركة بواسطة ديوان المحاسبة .

٣ ــ المخازن والورش :

أعيد تنظيمها تنظيما فنيا سليما يقوم بالعمل فيها اخصائيون فنيون فى مختلف أقسامها .

٤ ــ توحيد الطائرات :

تخلصت الشركة بالبيع من الطائرات الأمريكية ، وهى سائرة نحو بيع الطائرات الأخرى من طراز « فيات » ، وبذلك سيصبح أسطولها مكونا من أربع طائرات من طراز واحد « سافويا ماركيتى » ذات الأربعة محركات ، مما يترتب عليه تبسيط عملية الصيانة وقطع الغيار الى حد بعيد .

٥ ــ قدمت الشركة طلبا للانضمام الى اتفاقية الطيران الدولية المعروفة باسم « الياتا E.L.I.A.T.A » لتتمتع بالمزايا المقصورة على المشتركين فيها .

٦ ــ أعادت الشركة النظر فى الخطوط التى تسيرها بنظام بواسطة لجنة اشتركت فيها مصلحة الطيران المدنى ، وانتهت الى تسيير مايأتى :

(ا) خط القاهرة ــ أثينا ــ روما ــ ميلانو .

(ب) خط القاهرة ــ بنغازى ــ طرابلس ــ تونس .

وهى فى صدد دراسة مدا الخط الأول الى ميونخ وفرنكفورت .

٧ ــ تسوية الديون :

تنازلت شركة فيات عن دينها البالغ قدره ١٢,١٥٢ جنيها ، كما أنها تعهدت بصفتها ضامنة متضامنة مع شركة سعيدة بسداد الدين المستحق لبنك دى روما والبالغ قدره ١٧,١٤٢ جنيها ، ومفاوضة شركة ايطالية على تسوية دينها وهو آخر دين على شركة سعيدة فى ايطاليا . وذلك عملا على انتعاش الشركة .

وترى أقلية اللجنة أن وضع هذه الشركة لايزال ، برغم ماتم من خطوات حائلا دون الموافقة على منحها الإعانة المطلوبة ، ذلك لأن

السبب الجوهرى الذى يجعل سيرها متعذراً هو الديون التى تثقل كاهلها والتى لم تسو بعد . هذا الى أن تكاليف الإدارة والصيانة والتشغيل لم يظهر عليها ضغط يحول دون الخسائر القديمة الباهظة .

أما الأغلبية فترى منح الإعانة لأن إعانة شركات الطيران مبدأ مقرر ومسلم به من جميع حكومات العالم، لايستغنى عنه هذا النوع من النشاط ولا أدل على هذا من أنه سبق أن أقر فى وقت من الأوقات منح إعانة لشركة مصر للطيران ساوى مقدارها رأس مالها بل فاقته . هذا الى أن شركة سعيدة بعد تمصيرها الشامل وتغيير إدارتها ونظمها ، سائرة فى نشاط ونظام تامين وفى خفض ديونها الى حد يقل عن رأس مالها بعد خفضه الى ١٣٧,٥٠٠ جنيه ، لما يبشر بانتعاشها مما يعود على الوطن بالنفع من الوجهة الفنية بتدريب اخصائيين فنيين وطيارين وغيرهم للانتفاع بخبرتهم وخدماتهم اذا دعا الأمر لذلك ، ومن الوجهة المادية بما يؤدية المسافرون على خطوطها من أجور النقل بدلا من اتجاههم الى الشركات الأجنبية للسفر على طائراتها .

ولا شك فى أن جزءاً من ايرادات الشركة يدخل خزانة الدولة سداداً لإيجارات الأماكن اللازمة للشركة فى المطارات ، ولرسوم الهبوط والضرائب الى غير ذلك .

وترى بعد أن وافقت على الاعتماد المطلوب لشركة سعيدة ، أنه يجب على الشركة أن تسعى فى تسوية مابقى عليها من ديون . وقد أقرها معالى وزير التجارة على ذلك إذ صرح بأنه « سيسعى لتحقيق هذا » .

بناء على ماتقدم ترى اللجنة الموافقة على الاعتماد الاضافى المطلوب وقدره ١٣١,٩٣٩ جنيها ، منه ٣١,٩٣٩ جنيها لشركة مصر للطيران والباقى وقدره ١٠٠,٠٠٠ جنيه لشركة سعيدة .

وترجو من هيئة المجلس الموقر الموافقة على مشروع القانون بالصيغة الآتية التى أقره بها مجلس النواب .

السكرتير البرلمانى	رئيس اللجنة
ابراهيم مذكور	عمر عمر

قانون

بفتح إعتماد إضافى فى ميزانية السنة المالية[١]

١٩٥٠–١٩٥١

نحن . . .

قرر مجلس الشيوخ ومجلس النواب القانون الآتى نصه ، وقد صدقنا عليه وأصدرناه :

مادة ١ — يفتح فى ميزانية السنة المالية ١٩٥٠ — ١٩٥١ قسم ١٧ (وزارة الحربية والبحرية) فرع ٤ (مصلحة الطيران المدنى) باب ٢ (مصروفات عامة) اعتماد اضافى قدره ١٣١,٩٣٩ ج (مائة وواحد وثلاثون الفاوتسعمائةوتسعةوثلاثون جنيها) لإعانة شركتى سعيدة ومصر للطيران .

ويؤخذ هذا الاعتماد الاضافى من وفور الباب الثالث من ميزانية الفرع نفسه .

مادة ٢ — على وزيرى المالية والحربية والبحرية تنفيذهذا القانون كل منهما فيما يخصه .

نأمر بأن يبصم هذا القانون بخاتم الدولة وأن ينشر فى الجريدة الرسمية وينفذ كقانون من قوانين الدولة .

(١) راجع فى موضوع إعانات الدول لشركات الطيران للنقل الجوى رسالة دكتوراه فى القانون مؤلفها لاميو طبعة باريس سنة ١٩٢٧ ثم راجع مؤلف البروفسور ليجوف فى قانون الطيران باريس سنة ١٩٣٤ صفحات ٦٠٨ فقرة ١١١٤ ، صفحة ٥٧٠ فقره ١١٣٧ (ض . ص)

قرار إلى مجلس الوزراء

إعانة شركات النقل الجوى من يناير سنة ١٩٥٣

١٠ يونيه سنة ١٩٥٣

يؤخذ من كتاب لوزارة الحربية تاريخه ١٩٥٣/٣/١٠ أن اللجنة المشكلة بوزارة الحربية والبحرية بمقتضى قرار مجلس الوزراء الصادر فى ٢٥ فبراير ١٩٥٢ لدراسة مشروع اعانة شركات النقل الجوى سبق لها أن قدمت اقتراحاتها فى هذا الشأن الا أنه لم يتسن البت فيها نظرا للتعديل الوزارى الذى تم فى ذلك الوقت.

وحيث أنه بمقتضى المرسوم بقانون رقم ٣٥٩ لسنة ١٩٥٢ قد تكون المجلس الأعلى للطيران المدنى فقد عرض عليه المشروع سالف الذكر فأقره بعد أن أدخل عليه بعض التعديلات .

وبناء عليه تطلب وزارة الحربية والبحرية اتخاذ الاجراءات اللازمة لعرض هذا المشروع المعدل على مجلس الوزراء للموافقة عليه على أن يبدأ تنفيذه من أول يناير ١٩٥٣ وعلى أن يفتح اعتماد اضافى بمبلغ ١٢٠٫٠٠٠ ج قيمة الاعانة التى تستحق على أساس الاقتراحات الواردة فى المشروع وذلك عن النصف الثانى من السنة المالية الحالية أى لغاية يونيه ١٩٥٣

وفيما يلى نص المشروع المعروض :

أولا — تحدد الاعانة عن الرحلات التى تسيرها مؤسسات النقل الجوى المصرية على الخطوط المنتظمة سواء كان انتظامها سنويا أو موسميا بالمقادير الآتية :

٣ مليم عن كل طن/ كيلومتر تشغله بطائرات من ذوات الأربع محركات من طراز مايوجد لديها فى الوقت الحاضر أوماهو فى منزلته .

٢,٥ مليم عن كل طن كيلو متر تشغله بطائرات من ذوات المحركين أو الثلاثة .

أما على الخطوط الداخلية فتزاد الفئات المذكورة بمقدار النصف مليم لكل طن/ كيلومتر لتعويض المؤسسة عن انخفاض أسعار الطيران الداخلى عن أسعار الطيران الخارجى .

ويحدد الوزن فى حساب الاعانة على أساس الوزن الأقصى بالطن المترى المرخص للطائرة الاقلاع به فى شهادة صلاحيتها للطيران .

كما تحدد المسافات على أساس الابعاد الجغرافية بين النقط التى تمر بها الطائرات وفقا لخط السير الذى تعتمده مصلحة الطيران المدنى .

ومؤسسات النقل الجوى التى تستخدم طراز أحدث يعاد النظر فى تقدير اعانتها بناء على طلبها على أساس الطراز الحديث .

ثانيا — يقصر صرف الاعانة على الرحلات الجوية المنتظمة التى تعتمدها الحكومة مقدما بشرط أن تكون قد تمت فعلا مع مراعاة ماهو منصوص عليه فى الفقرة الأولى .

ثالثا — تصرف ٧٥ ٪ فورا من الاعانة حسب مطالبة المؤسسة كل ستة شهور ويصرف الباقى خلال شهرين بعد مراجعة الحساب الخاص بالطن — كيلومتر الخاص بالرحلات المنتظمة التى تمت فعلا ويبدأ ميعاد الشهرين من تاريخ تقديم المؤسسة للطلب .

رابعا — اذا رغبت مؤسسة النقل الجوى المنتظم فى زيادة عدد رحلاتها المعانة فعليها أن تخطر مصلحة الطيران المدنى بخطاب موصى عليه بعلم

الوصول قبل الموعد المحدد للقيام بالرحلات الاضافية بثلاثة أسابيع على الأقل فاذا لم تعترض المصلحة المذكورة على ذلك فى مدى أسبوعين من تاريخ استلامها الاخطار اعتبرت ذلك موافقة منها على زيادة الرحلات المعانة .

خامسا — يمثل الحكومة فى مجالس ادارة مؤسسات النقل الجوى الوطنية مندوب عن مصلحة الطيران المدنى يشترك فى مداولات المجلس ويكون له حق الوقوف على جميع الأعمال التى تقوم بها المؤسسة . كما يكون له حق الاعتراض على قرارات المجلس التى يرى فيها مايضر بصالح المؤسسة أومالايكون متفقا مع سياسة الحكومة فى شئون النقل الجوى أومع الشروط المقررة للاعانة .

فاذا لم تأخذ المؤسسة برأى مندوب الحكومة فعليها أن ترفع الأمر للجنة المنصوص عليها فى بند (١٢) وترسل صورة منه إلى مدير عام مصلحة الطيران المدنى فى نفس الوقت . واذا لم يصل للمؤسسة قرار من هذه اللجنة فى مدى ستة أسابيع من تاريخ رفع المؤسسة الأمر اليها — كان من حق المؤسسة تنفيذ ماتراه .

سادسا — للحكومة أن تكلف أى مؤسسة للنقل الجوى من المؤسسات الوطنية المعانة بتشغيل خطوط جديدة أو بزيادة عدد الرحلات على الخطوط المعتمدة على أساس الاعانة هذه .

وللمؤسسة ذات الشأن اذا ظهر لها أن الاعانة المقررة لا تكفى لتغطية خسارتها أن ترفع الأمر إلى اللجنة المنصوص عليها فى بند (١٢) لتقرير ما تراه . —

سابعا — اذا تحقق للشركة ربح فائض بعد تغطية مصاريفها التى تقررها اللجنة المشار اليها فى بند (١٢) ودفع الضرائب الجمركية ومكافأة أعضاء

مجلس الادارة وصرف ربح قدره ٥./. من رأس المال دفعة أولى للمساهمين يوزع الباقى كالآتى :

٢٥./. يدفع منها مالايجاوز ٣./. من رأس المال دفعة اضافية للمساهمين والباقى يرحل إلى حساب خاص يسمى (احتياطى موازنة الأرباح) للانتفاع به فى صرف اﻟ٥./. للمساهمين فى السنوات التى لاتسمح حالة المؤسسة فيها بذلك .

٧٥./. يخصص لاحتياطى التجديدات ولايصرف منه شئ فيما خصص له الا بموافقة الحكومة .

ثامنا — يسرى هذا النظام لمدة تبدأ من أول يناير سنة ١٩٥٣وينتهى فى ٣١ ديسمبر ١٩٥٥ ويجوز اعادة النظر فيه أثناءها اذا تغيرت الأحوال الاقتصادية تغيرا يستلزم إعادة النظر فى الأسس التى قدرت الاعانة بمقتضاها .

ويستمر العمل بهذا النظام لمدة أخرى وهكذا مالم يعدل قبل نهاية المدة بثلاثة شهور على الأقل .

تاسعا — يكون سفر موظفى الحكومة وجميع الأشخاص الذين يسافرون على حساب الدولة بالجو على طائرات المؤسسات المصرية فاذا رأى السفر على طائرات مؤسسات أجنبية فيكون شراء التذاكر بواسطة احدى المؤسسات المصرية .

عاشرا — توحد الاعانات غير المباشرة التى تمنح لمؤسسات النقل الجوى الوطنى المنتظم على النحو الآتى :

(ا) رد رسوم الوقود المستهلك على الخطوط المنتظمة والرحلات الخاصة سواء كانت داخلية أوخارجية أى ان رد رسوم الوقود يشمل جميع عمليات الطيران فى المؤسسة .

(ب) الاعفاء من الرسوم الجمركية عن الطائرات وقطع الغيار اللازمة لها والعدد والآلات اللازمة لورش مؤسسات الطيران.

(ج) دفع رسوم موحدة عن هبوط الطائرات فى المطارات المصرية

(د) تقديم الأراضى الحكومية اللازمة للمبانى والورش فى المطارات بايجار اسمى.

على أن يحدد هذه الفئات وزير الحربية فى حدود ما تسمح به معاهدة الطيران المدنى الدولى (شيكاغو).

حادى عشر — الاخلال بأى شرط من هذه الشروط يحرم المؤسسة التى تقع منها المخالفة من المطالبة بأى اعانة أو ميزة مما تقدم.

ثانى عشر — تشكل لجنة برئاسة وكيل وزارة الحربية لشئون الطيران وعضوية وكيل وزارة المالية والاقتصاد ووكيل وزارة التجارة والصناعة ومستشار الرأى لوزارة الحربية والبحرية ومن يمثلهم ، ويدعى لحضور جلساتها مدير عام مصلحة الطيران المدنى ومندوب المؤسسة ذات الشأن — ولايكون لهما صوت معدود فى المداولات . وتختص هذه اللجنة بالفصل فى المسائل الآتية :

(ا) اعتراضات مندوب الحكومة المشار اليها فى الفقرة الثانية من البند خامسا التى لم تأخذ بها المؤسسة .

(ب) الخلافات التى يمكن أن تنشأ عن البندين ٦ ، ١١

(ج) مخالفة أى مؤسسة من مؤسسات النقل الجوى الوطنية المعانة للشروط والقواعد السابق بيانها .

(د) أى ملاحظات تتعلق بمؤسسات النقل الجوى الوطنية المعانة تعرضها على الهيئات الحكومية المختصة .

(ه) اقرار المصروفات الاجمالية لمؤسسات النقل الجوى .

وقد بحثت اللجنة المالية هذا الموضوع بحضور مندوبين من وزارة الحربية والبحرية ومصلحة الطيران المدنى ورأت اللجنة ادخال التعديلات الآتيـة :

فيما يختص بالبند (أولا) :

مع الموافقة على مبدأ منح الاعانة بمقدار ٣ مليمات عن كل طن/كيلومتر تشغله الطائرات من ذوات الأربع محركات وبمقدار ٢,٥ مليم عن كل طن/كيلومتر تشغله بطائرات من ذوات المحركين أو الثلاثة مع زيادتها بمقدار نصف مليم لكل طن/كيلومتر على الخطوط الداخلية — فقد رؤى أن يوضع حد أقصى للاعانة السنوية قدره ٢٠٪ من قيمة رأس مال الشركة ذات الشأن .

فيما يختص بالبند (رابعا) :

يعدل النص بحيث يصبح كالآتى :

اذا رغبت أى مؤسسة للنقل الجوى المنتظم فى زيادة عدد رحلاتها المعانة فعليها أن تطلب من مصلحة الطيران المدنى الموافقة على ذلك بخطاب موصى عليه بعلم الوصول قبل الموعد المحدد للبدء فى الزيادة بأربعة أسابيع على الأقل فاذا لم تعترض المصلحة المذكورة على ذلك فى مدى أسبوعين من تاريخ استلامها ذلك الطلب ورأت الشركة تسيير هذا الخط فيعتبر هذا الخط غير معان .

فيما يختص بالبند (سابعا)

يعدل تخصيص نسبة الـ ٢٥٪ من باقى الربح الفائض بحيث يرحل هذا الباقى إلى حساب خاص يسمى احتياطى موازنة الأرباح للانتفاع به فى صرف ٥٪ للمساهمين فى السنوات التى لاتسمح حالة الشركة فيها بذلك بحيث لايزيد هذا الاحتياطى على ٣٠,٠٠٠ ج ومابقى يضاف كاحتياطى للتجديدات .

ولوزارة الحربية والبحرية أن تتقدم على الأساس المتقدم باقتراحاتها لفتح الاعتماد اللازم لمنح الاعانات فى السنة المالية الحالية ١٩٥٢ — ١٩٥٣

وانى أتشرف برفع رأى اللجنة هذا إلى مجلس الوزراء للتفضل باقراره ،

وزير المالية والاقتصاد
ورئيس اللجنة المالية

نمرة ٧١٩٤
إلى وزارة الحربية والبحرية

وافق مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة فى ١٠ يونيه سنة ١٩٥٣ على رأى اللجنة المالية المبين فى هذه المذكرة .

وقد أبلغت وزارة المالية والاقتصاد هذا القرار ،

رئيس مجلس الوزراء
(محمد نجيب) لواء (أ.ح)

فى الدول الأخرى

تتطلب أغلب المؤسسات الدولية للملاحة الجوية فى الدنيا إعانة رسمية .فنفقاتها دائمة باهظة للغاية والمنافسة شديدة الى ما لا نهاية .. وبغير معونة من الدولة لا يرجى خير كثير من مؤسسة نقل جوى فى أى بلد كان . وقد نصت أغلب تشريعات الطيران الوطنية فى الدول الأجنبية على ضرورة مؤازة المؤسسات الوطنية . ارجع على سبيل المثال الى قانون الطيران السويسرى الحديث الصادر فى ٢١ ديسمبر سنة ١٩٤٨ المواد ١٠١ ، ١٠٢ ، ١٠٣ تجد فيها حقا عجبا ...

وفى مصر صدر قرار مجلس الوزراء فى ١٠ فبراير سنة ١٩٥٤ بزيادة رأس مال شركة مصر للطيران إلى مليون من الجنيهات المصرية تساهم الحكومة فيه بمبلغ نصف مليون جنيه .

(ض . ص)

قرار مجلس الوزراء فبراير سنة ١٩٥٤

بمساهمة الحكومة فى رأس مال شركة مصر للطيران

أصبح الطيران التجارى من أهم المرافق الاقتصادية فى الوقت الحاضر كما أنه يعتبر الخط الثانى للقوات الجوية اذ يمكن استخدام طائراته ومعداته فى حالة الحرب والدفاع .

ولما كانت صناعة الطيران وتسيير الخطوط تستلزم استغلال رؤوس أموال كبيرة لايقوى على تدبيرها الأفراد والهيئات لكثرة التكاليف وارتفاع أثمان الطائرات فقد اضطرت كثير من الحكومات الى مد يد المساعدة الى شركاتها الأهلية لمعاونتها على التغلب على ماتلاقيه من صعوبات للقيام بأعمالها وذلك بطرق مختلفة كالاعانات المباشرة أو المساهمة فى رؤوس الأموال أو تسهيل الحصول على قروض طويلة الأجل بدون فوائد أو بفوائد يسيرة لاتكون عبئا على عاتق الشركات .

وتضطلع باستغلال الخطوط الجوية التجارية المصرية فى الوقت الحاضر شركة مصر للطيران ولما كان رأس مالها الذى يقتصر على ٣٠٠٠٠٠ ج لايكفى لشراء طائرات حديثة وتدبير مايلزم لتسييرها حتى تستطيع أن تقف فى مصاف شركات الطيران الأخرى .

لذلك رؤى زيادة رأس مال هذه الشركة بمبلغ مليون جنيه تساهم الحكومة فيه فى حدود مبلغ ٤٠٠٠٠٠ ج وباقى الزيادة يوزع بين المساهمين الحاليين ومساهمين جدد .

وترى وزارة المالية والاقتصاد أن تؤخذ مساهمة الحكومة فى زيادة رأس مال الشركة المذكورة فى حدود ٤٠٠٠٠٠ ج من المال الاحتياطى العام أسوة بما اتبع فى شأن بنك التسليف الزراعى والتعاونى والبنك الصناعى .

وقد بحثت اللجنة المالية هذا الموضوع ورأت الموافقة على رأى وزارة المالية والاقتصاد .

وانى أتشرف برفع رأى اللجنة هذا الى مجلس الوزراء للتفضل باقراره

١٠ فبراير سنة ١٩٥٤

وزير المالية والاقتصاد ورئيس اللجنة المالية

عبد الجليل العمرى

وافق مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة فى ١٠ فبراير سنة ١٩٥٤ على رأى اللجنة المالية المبين فى هذه المذكرة وقد أبلغت وزارة المالية والاقتصاد هذا القرار .

رئيس مجلس الوزراء

محمد نجيب لواء (أ. ح)

ترخيص مؤقت

قرار مجلس الوزراء

فى ٦ مارس سنة ١٩٢٧

وافق مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة فى ٦ مارس سنة ١٩٢٧ على نص الاتفاق المؤقت الخاص بتنظيم خط للطيران المدنى بين القطر المصرى وفلسطين والعراق والهند بين الحكومة المصرية وشركة المواصلات الجوية الامبراطورية البريطانية .

وفوض معالى وزير المواصلات أمر توقيعه باسم الحكومة المصرية وقد أبلغت وزارات الداخلية والمالية والحربية والبحرية هذا القرار .

رئيس مجلس الوزراء

عدلى يكن

الاتفاق المؤقت

خاص بتنظيم خط الطيران المدنى بين القطر المصرى وفلسطين والعراق والهند فى ٢٣ ابريل سنة ١٩٢٧

قد تم الاتفاق بين الحكومة المصرية التى ينوب عنها حضرة صاحب المعالى وزير المواصلات بقرار من مجلس الوزراء بتاريخ ٦ مارس سنة ١٩٢٧ (المعبر عنه فيما يلى بلفظ الوزير) طرف أول

وبين شركة المواصلات الجوية الامبراطورية ، بمتد بدار ايرويز بشارع تشارلس بلندن التى ينوب عنها هرولد برشول مساعد المدير العام بقرار من مجلس الشركة بتاريخ ٣ مارس سنة ١٩٢٧ (المعبر عنه فيما يلى بلفظ «الشركة») طرف ثان

(مادة ١)

ترخص الحكومة المصرية للشركة بصفة مؤقتة بتشغيل خط جوى مدنى بالطائرات (معبر عنه فيما يلى بلفظ — «الخط الجوى») مابين القطر المصرى وفلسطين والعراق والهند وبالعكس حسب النصوص والشروط الآتية :

(مادة ٢)

إلى أن يصدر تشريع مصرى للمواصلات الجوية يخضع له الخط الجوى فان القوانين واللوائح المعمول بها الآن فى القطر المصرى — بما فى ذلك التعاريف والعقوبات المبينة بها الخاص بدخول وخروج الأشخاص من والى الأراضى المصرية بالبحر أو البر واستيراد وتصدير البضائع من والى الأراضى المصرية بطريق البحر أو البر وكذلك القوانين واللوائح الخاصة بالمهربات — تسرى سواء بسواء على الأشخاص القادمين إلى القطر المصرى أو المسافرين منه بواسطة الخط الجوى وعلى البضائع الواردة إلى القطر المصرى والصادرة منه بواسطة الخط الجوى وعلى أى عمل من أعمال التهريب الذى يرتكب وتكون له علاقة بالخط الجوى وذلك مع ادخال التعديلات الادارية التى تلزم لجعل القوانين واللوائح ملائمة للحالة .

(مادة ٣)

كل طائرة تابعة للخط الجوى يجب أن تنزل عند وصولها إلى القطر المصرى من الخارج فى مطار سلاح الطيران البريطانى الملكى (والمعبر عنه فيما يلى بلفظ — المطار المعين) أو أى محل يتفق عليه فيما بعد بين الطرفين كذلك عند سفرها من القطر المصرى إلى الخارج يجب ان تقوم من المطار المذكور.

فاذا اضطرت الظروف أى طائرة قادمة من الخارج للنزول فى مكان فى الأراضى المصرية غير المطار المعين ولم تستطع ان تستمر فى سيرها فتقوم الشركة بأسرع ما يمكن بنقل الركاب والبضائع التى تنقلها الطائرة المذكورة إلى المطار المعين اوالى أحد الأماكن المبينة فى الجدول « ا » المرفق بهذا لاتمام الاجراءات الرسمية فيما بعد مع مراعاة الاحتياطات التى تشير بها فى هذه الحالة ادارات الجمارك والكورنتينات، والصحة والجوازات .

وتقدم الشركة فى الحال إلى كل من مأمور جمرك المطار المعين والوزير تقريرا وافيا مؤشرا عليه من الطيار مبينا فيه الظروف التى اضطرت الطائرة إلى النزول والاجراءت التى اتخذتها الشركة لنقل الركاب والبضائع من مكان نزول الطائرة إلى المطار المعين أو احد الأماكن المشار اليها.

على ان ادارات الجمارك والكورنتينات والصحة والجوازات لها دائما أن تقوم باجراء الفحص فى المكان الذى نزلت فيه الطائرة فعلا .

(مادة ٤)

تتبع كل طائرة تابعة للخط الجوى عند قيامها من الأراضى المصرية أو عند قدومها اليها الطريق المبين فيما بعد ولايجوز ان تحيد عنه الا فى الظروف الاضطرارية :

هليوبوليس
الاسماعيلية } وبالعكس حسبما تكون الحالة
العريش

(مادة ٥)

تقوم الشركة حالا بابلاغ الوزير والجمارك والكورنتينات والصحة والجوازات ومصلحة البريد (حسب العناوين وأرقام التليفون المبينة بالجدول « ب » المرفق بهذا) عن تاريخ وصول أى طائرة تابعة للخط الجوى من الخارج إلى المطار المعين وساعة الوصول بالتقريب بمجرد علم الشركة بذلك .

وعند وصول أى طائرة من الخارج إلى المطار المعين يجب على الشركة الا تفرغ أو تسمح بتفريغ بضائع من الطائرة أو تسمح لأى راكب من الركاب القادمين عليها بمبارحة المطار قبل استيفاء الاجراءات اللازمة بمعرفة موظفى الجمارك والكورنتينات والصحة والجوازات وتقوم الشركة بتنفيذ كافة الأوامر التى يصدرها الموظفون المذكورون فى دائرة اختصاصهم فيما يتعلق بالطائرة والركاب والبضائع المنقولة عليها .

(مادة ٦)

تخطر الشركة الوزير والجمارك والكورنتينات والجوازات ومصلحة البريد (حسب الجدول «ب» المرفق بهذا الخاص بالعناوين) كتابة من الموعد المضروب لقيام أى طائرة من طائرات الشركة فى سفر من الأسفار المقررة فى جدول الخط الجوى على ان يصل هذا الاخطار قبل ميعاد السفر بثمان وأربعين ساعة كاملة ويحرر الاخطار بحسب النموذج المرموز له بالرقم «ج» والمرفق بهذا .

على أنه اذا كان قيام الطائرة من المطار المعين لسفر خاص غير الأسفار المقررة فى جدول الخط الجوى فلا يتحتم على الشركة اخطار المصالح المختصة قبل قيام الطائرة بثمان وأربعين ساعة بل ينبغى اخطار المصالح قبل قيام الطائرة بأفسح ما يمكن من الوقت بالكيفية الآنفة الذكر .

ملاحظة : دل الاحصاء الرسمى على أن هذه الشركة البريطانية نقلت فعلا فى سنة ١٩٢٧ عددا من الركاب بلغ ١٨,٦٨٤ راكبا وفى سنة ١٩٢٨ بلغ عدد ركابها ٢٧,٦٥٩ راكبا وهو العام الذى حصلت فيه على هذا الترخيص ....

ولاتشحن الشركة ولا وكلاؤها أى بضائع فى الطائرات ولاتسمح بشحنها ولا بركوب المسافرين فيها ما لم يصدر بذلك اذن من موظفى الجمارك والكورنتينات والجوازات .

وتقوم الشركة ووكلاؤها بتنفيذ كافة الأوامر التى يصدرها الموظفون المذكورون فى دائرة اختصاصهم فيما يختص بالطائرة والركاب والبضائع المنقولة عليها ولاتسمح الشركة للطائرة بالقيام من المطار المعين مالم يصدر اقرار كتابى من موظفى الجمارك والكورنتينات والجوازات بأن الاجراءات الخاصة بكل منهم قد تمت .

(مادة ٧)

(ا) الجمارك :

بمجرد وصول أى طائرة من الخارج إلى المطار المعين وقبل قيامها من المطار المعين إلى الخارج يقدم الطيار إلى موظف الجمرك كتاب «سير الطائرة» ومنافستو الجمارك وحافظة الشحنة وأى أوراق أخرى تطلبها مصلحة الجمارك المصرية . وتكون هذه المستندات محررة على الوجه المطلوب .

(ب) الكورنتينات :

بمجرد وصول أى طائرة من الخارج إلى المطار المعين يقدم الطيار إلى موظف الكورنتينات وطبيب الصحة جميع المستندات المطلوبة لمصلحة كل منهما وتكون هذه المستندات محررة على الوجه المطلوب وقبل قيام الطائرة من المطار المعين إلى الخارج يحصل الطيار من موظف الكورنتينات على الأوراق الرسمية اللازمة له .

(ج) الأمن العام :

يحمل طيار كل طائرة قادمة من الخارج إلى القطر المصرى كشفاً من نسختين بجميع الركاب المسافرين عليها وكشفاً آخر من نسختين بمستخدمى الطائرة وتشمل الكشوف كل البيانات التى تحتاج اليها إدارة الأمن العام .

ويقدم الطيار هذه الكشوف إلى موظفى الجوازات لفحصها كلما طلب منه ذلك .

وعلى الركاب عند وصولهم من الخارج إلى المطار المعين أن يقدموا لمراقبة الجوازات جوازاتهم أو أية مستندات سفر أخرى مؤشراً عليها من الحكومة المصرية بالسماح لهم بالدخول فى القطر المصرى .

وعلى الطيار قبل مغادرته المطار المعين إلى الخارج أن يقدم كشفاً من نسختين إلى مراقبة الجوازات بالركاب الذين ستنقلهم الطائرة موضحاً به كافة البيانات التى تتطلبها إدارة الأمن العام ويجب أن تكون جوازات سفر الركاب معدة للفحص بمعرفة مراقبة الجوازات .

(د) البريد :

وعلى وكيل الشركة أن يسلم إلى مندوب مصلحة البوستة كافة الرسائل البريدية مصحوبة بقائمة سفرية وذلك بمجرد وصول الطائرة إلى المطار المعين قادمة من الخارج . وعلى مندوب مصلحة البوستة المصرية أن يسلم إلى مندوب الشركة قبل قيام الطائرة إلى الخارج من المطار المعين كافة الرسائل البريدية مصحوبة بقائمة سفرية .

(مادة ٨)

وعلى الشركة ووكلائها فى كافة الأوقات المناسبة تقديم المساعدات اللازمة إلى مندوب الوزير أو موظفى الجمارك أو الكورنتينات أو الصحة العمومية أو الجوازات أو البوليس لتسهيل القيام بأعمالهم الخاصة بالخط الجوى ، وعليهم أيضاً أن يسمحوا لأى مندوب أو لأى موظف من المشار اليهم بالصعود إلى الطائرة والدخول فى أى مكان يحتاج إلى الدخول فيه للفحص أو التفتيش أو لاستعمال السلطة المخولة اليهم أو للقيام بأعمالهم الخاصة بالخط الجوى .

(مادة ٩)

مادام هذا الاتفاق قائما وبدون الاخلال بأى ترتيب يعمل فيما بعد يجب على الشركة أن تضع بدون مقابل تحت تصرف موظفى الجمارك والكورنتينات والأمن العام والصحة والبريد ما يقع الاتفاق عليه بين السلطات المذكورة والشركة من الأماكن والتسهيلات اللازمة فى المطار المعين وذلك لتمكين هذه السلطات من القيام بأعمالها الخاصة بالخط الجوى.

(مادة ١٠)

بصفة استثنائية وبدون الاخلال بأى ترتيب يعمل فيما بعد تعفى طائرات الشركة من رسم الوارد بالقطر المصرى مادامت تلك الطيارات تستعمل فى القيام باشغال الخط الجوى دون سواه [١] .

(مادة ١١)

يجب ألا تدخل أى طائرة من طائرات الشركة الأراضى المصرية أو أن تسافر منها وبها أية مادة مما يكون استيراده أو تصديره ممنوعا فى ذلك الوقت .

(مادة ١٢)

وعلى طيار الطائرة أن يقدم للفحص بناء على طلب مندوب الوزير أية شهادة أو كتاب سير أو رخصة تتعلق بالطائرة مما يجب أن تكون فى حيازته بحسب المادة ١٥ من هذه الاتفاقية .

وعلى أى من مستخدمى الطائرة الذى يجب عليه أن يكون حاملا لرخصة طبقاً لأحكام المادة ١٥ من هذه الاتفاقية — أن يقدم لمندوب الوزير الرخصة المشار اليها لفحصها اذا طلب منه ذلك .

---

(١) فى سنة ١٩٢٤ عملت بريطانيا على محو المنافسة بين شركات الطيران الانجليزية وصهرتها جميعا فى شركة واحدة هى شركة الخطوط الجوية الامبراطورية وأعطتها الحكومة البريطانية حق الاحتكار وقصرت الاعانات من خزانة الدولة البريطانية عليها وحدها .

(مادة ١٣)

يكون نقل البريد بواسطة الطائرات التى تستعمل فى الخط الجوى — موضوع اتفاق خاص يبرم بين مدير عام مصلحة البريد المصرية وإدارة عموم البريد بلندن ويوافق عليه الوزير [1] .

(مادة ١٤)

يكون حمل واستعمال التلغراف اللاسلكى بواسطة الطائرات التى تستعمل فى الخط الجوى طبقاً لنصوص القانون واللوائح المعمول بها فيما يتعلق بعمل واستعمال التلغراف اللاسلكى بواسطة الطائرات فى القطر المصرى .

(مادة ١٥)

فى المسائل المتعلقة بالخط الجوى والتى لم ينص عنها فى هذه الاتفاقية وعلى الأخص فيما يتعلق بتسجيل الطائرات ووضع علامات عليها وصلاحيتها للطيران واعطاء الرخص للعمال وكتب السير والمستندات والعدد التى تحملها وشروط الطمأنينة العامة والقواعد الخاصة بالأنوار الإشارات والهواء الخ . . . تراعى الشركة أثناء العمل بالاتفاقية أحكام وواجبات قانون الملاحة الجوى البريطانى لسنة ١٩٢٠ ومادخل على ذلك القانون من التعديلات كما تراعى الأوامر واللوائح والارشادات التى تصدر تنفيذاً له وتكون معمولا بها وجائزة الانطباق على الخط الجوى وذلك مالم تطرحها أو تعدلها الحكومة المصرية .

(مادة ١٦)

تقدم الشركة الى الوزير كشفاً مبيناً به أوصاف كل طائرة تستخدم فى الخط الجوى من القطر المصرى واليه كما يبين به جنسية هذه الطائرات

---

(١) راجع القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٣٧ الخاص بابرام هذا الاتفاق بشأن البريد من الدرجة الأولى منشور فى الوقائع المصرية رقم ٥٦ بتاريخ ٨ يوليه سنة ١٩٣٧ ثم ألغى هذا القانون بقانون آخر رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٨ منشور فى العدد رقم ٧٢ بتاريخ ٧ يونيه سنة ١٩٤٨ (ض . ص)

• علامات التسجيل التى تظهر عليها . وتبلغ الشركة الوزير كتابة مايطرأ على الكشف المذكور من التعديلات والاضافات بمجرد حصولها .

وتقدم الشركة أيضاً إلى الوزير تعريفة أجور نقل الركاب والبضائع فى الخط الجوى وجدول مواعيد وصول وقيام الطائرات المخصصة للخط من المطار المعين . وتبلغ الشركة فى الحال الوزير كتابة التعديلات التى تطرأ على التعريفة أو على جدول المواعيد المشار اليها من وقت لآخر .

(مادة ١٧)

تمنح الشركة موظفى الحكومة تخفيضاً قدره ١٠ ٪ من الأجور المعلن عنها عند سفرهم بمأموريات رسمية وذلك بشرط تقديم شهادات وقت صرف التذاكر المذكورة موقع عليها أن الأسفار التى يطلب عمل التخفيض المذكور من أجلها هى للخدمة العامة وأن تطلب هذه التذاكر رأساً من الشركة .

(مادة ١٨)

تتعهد الشركة باستخدام كل من تستطيع استخدامهم من المصريين مع مراعاة ما يقتضيه حسن سير العمل فى الخط الجوى .

(مادة ١٩)

تتعهد الشركة بأن تقبل بدون مقابل أى عدد من الطلبة المصريين للتمرن فى منشئات الشركة بالقطر المصرى أو غيره حسبما يتم الاتفاق عليه بين الوزير والشركة .

راجع بمناسبة هذا الترخيص بحثا شيقا بعنوان بريطانيا والكومانولث (كندا استراليا نيوزلنده اتحاد جنوب افريقيا) فى ميدان الطيران التجارى منشور فى كتاب العميد الأمريكى جون كوبر وعنوان المؤلف الحق فى الطيران طبعة سنة ١٩٥٠ صفحة ٢٣٠-٢٥٢

(مادة ٢٠)

إذا تنازلت الشركة عن هذه الاتفاقية كلها أو بعضها أو أجرتها أو حولتها للغير بدون موافقة الحكومة المصرية موافقة صريحة كتابية أصبحت الاتفاقية باطلة لاغية .

(مادة ٢١)

الاتفاقية الحالية لا تمنح الشركة أى امتياز أو احتكار . وعلاوة على ذلك فليس فيها ما يجوز أن يفسر بأنه يضع أى مسئولية على الحكومة المصرية من جراء تشغيل الخط الجوى . وتتعهد الشركة بأن تضمن الحكومة فى كافة الدعاوى والمطالبات التى تقدمها أية شركة أو هيئة أو شخص فيما يتعلق بأى ضرر أو تلف أو خسارة أو بأى سبب آخر ينشأ عن تشغيل الخط الجوى .

(مادة ٢٢)

تبقى هذه الاتفاقية نافذة المفعول إلا إذا أراد أحد الطرفين انهاءها بواسطة اعلان كتابى يرسل قبل الميعاد بستة شهور . ومع ذلك يجوز للوزير انهاء هذه الاتفاقية فى أى وقت بواسطة اعلان كتابى يرسله للشركة إذا حصل أى تقصير من جانبها فى القيام أو فى مراعاة أى شرط من شروط الاتفاقية يتعين عليها القيام به أو مراعاته ولا تعالج الشركة هذا التقصير فى الوقت المناسب بعد أن يخطرها الوزير عن ذلك التقصير .

ولا يحق للشركة على أى حال طلب أى تعويض من أى نوع كان إذا ألغى الوزير الاتفاقية بالكيفية السالفة الذكر .

تحرر من صورتين وتسلمت نسخة إلى كل من الطرفين .

فى القاهره تاريخ ٢٣ أبريل سنة ١٩٢٧

وزير المواصلات	مندوب الشركة
محمد محمود	ه . برشول

قرار مجلس الوزراء
فى ٣ أغسطس سنة ١٩٣١

وافق مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة فى ١٩ أغسطس سنة ١٩٣١ على ماجاء فى هذا الكتاب وعلى الترخيص المرفق به . وفوض سعادة وزير المواصلات فى امضائه .

وقد أبلغت وزارات الداخلية والمالية والحربية هذا القرار.

رئيس مجلس الوزراء

اسماعيل صدقى

مذكرة مرفوعة إلى مجلس الوزراء
٢٠–٧–١٩٣١

الموضوع : الترخيص لشركة المواصلات الجوية الامبراطورية بتنظيم خطوط جوية مدنية لنقل الركاب والبريد والبضائع إلى ومن داخل الأراضى المصرية بما فى ذلك المياه الاقليمية .

حضرة صاحب الدولة رئيس مجلس الوزراء

أتشرف باخبار دولتكم ان الحكومة المصرية قررت فى شهر يوليو سنة ١٩٢٦ الترخيص لشركة المواصلات الجوية الامبراطورية بتشغيل خط مدنى للنقل الجوى بين القاهرة (هليوبوليس) وفلسطين والعراق والهند . وقد أقر مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة بتاريخ ٦ مارس سنة ١٩٢٧ مشروع الاتفاق الذى أعدته هذه الوزارة للتنظيم الجوى المذكور وفوض إلى معالى وزير المواصلات امضاءه باسم الحكومة المصرية.

وبتاريخ ٦ مارس سنة ١٩٢٩ رخصت الحكومة المصرية للشركة بتشغيل خط مدنى آخر للنقل الجوى فوق البحر الأبيض المتوسط بين الاسكندرية وأوروبا ومد الخط الجوى الأول الى أبى قير.

وقد أعدت هذه الوزارة مشروع اتفاقين أحدهما للخط الجوى بين القطر المصرى وفلسطين والعراق والهند معدلا للاتفاق الذى أبرم مع الشركة بتاريخ ٢٣ أبريل سنة ١٩٢٧ والآخر للخط الجوى فوق البحر الأبيض المتوسط .

وقد رفعت الوزارة هذين الاتفاقين إلى حضرة صاحب الدولة رئيس مجلس الوزراء بكتابها رقم ٢٩/١٦/٣٢ المؤرخ ١٧ سبتمبر سنة ١٩٢٩ وطلبت منه موافقة المجلس عليهما وتفويض معالى وزير المواصلات فى امضائهما بالنيابة عن الحكومة المصرية غير انه بالنسبة الى التغييرات التى حدثت بعد ذلك فى الوزارة لم تصدر موافقة المجلس الوزراء على هذين الاتفاقين .

وفى هذه الأثناء طلب بتاريخ ٢ نوفمبر سنة ١٩٢٩ من الحكومة المصرية الترخيص لشركة المواصلات الجوية الأمبراطوية بتشغيل خط مدنى ثالث للنقل الجوى بين انجلترا وجنوب افريقية مارا على الأراضى المصرية من الشمال الى الجنوب ليتصل بالخط الجوى بين القطر المصرى والهند

وقد كتبت رئاسة مجلس الوزراء بتاريخ أول سبتمبر سنة ١٩٣٠ بالموافقة على هذا الطلب .

وعملا بقرار مجلس الوزراء الصادر بتاريخ ٢٨ أغسطس سنة ١٩٣٠ بعمل اتفاق واحد مع الشركة عن الثلاث الخطوط الجوية شكلت هذه الوزارة لجنة برئاسة حضرة صاحب العزة وكيلها وحضرة صاحب العزة نائب أول قسم قضايا المواصلات وحضرة مدير مكتب الشركات بوزارة المالية وجناب مراقب عام الطيران المدنى ومندوبى إدارة الأمن العام بوزارة الداخلية ومجلس الصحة البحرية والكورنتينات ومصلحة الصحة العمومية والجمارك والحدود وخفر السواحل والموانى والمنائر والبريد والتلغرافات والتليفونات ومندوب من شركة المواصلات الجوية الامبراطورية .

ملاحظة : بدأ تاريخ الطيران التجارى البريطانى سنة ١٩١٩ فقد نشأت مصلحة الطيران المدنى الانجليزى فى أحضان وزارة الطيران سنة ١٩١٩ وكان على هذه المصلحة ان توائم بين مقتضيات السياسة الجوية الحكومية ورغبات شركات النقل الجوى البريطانية الحرة .

وبعد أن درست اللجنة المذكورة المشروع الذى نحن بصدده درسا وافيا قامت هذه الوزارة بتحضير مشروع ترخيص يمنح للشركة مبينا به تفاصيل تنظيم خطوطها الجوية فوق الأراضى المصرية .

وقد ادمجت اللجنة فى هذا الترخيص التزامات من شأنها تقييد الشركة تقييداً كبيراً جدا وفى الوقت نفسه تحافظ على حقوق البلاد وسيادتها على الأراضى والأجواء المصرية وهذه القيود لم تكن موجودة فى الاتفاقات السابقة التى أعدت فى عهد الوزارة العدلية والوزارة المحمدية .

وأهم هذه القيود هى ما يأتى :

١ — الغاء الترخيص وفسخه — الأثر الذى يترتب على ذلك — الإجراءات التى تتخذ .

٢ — ايقاف الترخيص — الشرط اللازم لذلك — الأثر المترتب عليه .

٣ — حق الاستيلاء على الطائرات وقت الحرب — التعويض عن ذلك .

٤ — توكيل الشركة فى مصر — اتخاذ محل مختار فى مصر — طريقة الاخطار — التبليغ عن تفسير التوكيل أو المحل المختار — أثر التغيير فى الاخطار .

٥ — فض النزاع .

وقد أعربت الشركة عن رغبتها فى تنظيم أعمالها فى القطر المصرى على أساس ثابت ولكى تصل إلى هذه الغاية لا مندوحة لها من إقامة المنشئات والورش والمخازن وإعداد التركيبات الفنية . وقد أبدت الشركة

وفى سنة ١٩٢٣ نبتت فى بريطانيا شركة الخطوط الجوية الأمبراطورية وكانت طبيعتها تذكر بنشآت شركات الملاحة البحرية البريطانية القديمة ، بمعنى أن قد ساهم فيها كبار أصحاب رؤوس الأموال من ذوى البأس والنفوذ البريطانى

فى هذا الشأن انه ليس فى وسعها إعداد المعدات المذكورة التى تكلفها مصاريف طائلة جدا إلا إذا منحتها الحكومة المصرية ترخيص بتنظيم خطوطها الجوية فوق الأراضى المصرية لمدة طويلة تكفى لتبرير صرف النفقات المذكورة .

وقد فحصت الوزارة هذه الرغبة بعناية فاقتنعت بأنه ليس هناك ثمة مانع يحول دون إجابة طلب الشركة وأن تمنح الشركة ترخيصا لتنظيم خطوط جوية دولية ، لمدة طويلة ، تربط القطر المصرى بأوروبا وانجلترا والعراق وبلاد العجم والهند (وبعدئذ إلى استراليا) ويوغندا وكينيا وجنوب أفريقيا سيعود على البلاد بأقصى درجات النفع والخير من الوجهتين التجارية والاقتصادية . كما وأنه متى قامت الشركة باعداد المعدات المذكورة وجعل القطر المصرى قاعدة لأعمالها من وراء البحار كان فى وسعها استخدام مئات من الصناع المصريين الذين سبق أن اكتسبوا خبرة فى صيانة واصلاح الطائرات وقد مارسوا هذا العمل فى ورش ومستودعات سلاح الطيران البريطانى فى أبى قير وهليوبوليس وأبو صوير وغيرها أثناء الحرب الكبرى وبعدها وإلى الآن يستخدم هذا السلاح المئات من الصناع المصريين فى مهن مختلفة خاصة بصيانة واصلاح الطائرات والمحركات .

والشركة ملزمة بأن يكون مستخدموها وعمالها المحليون فى القطر المصرى من المصريين الذين يكون لديهم المؤهلات اللازمة وذلك وفقاً للمادة ١٨ من مشروع الترخيص .

كما وأن الشركة ستقوم بتدريب طلبة مدرسة الهندسة أثناء عطلتهم الصيفية فى أعمال هندسة الطيران وكذا طلبة بعثة الطيران المدنى يدربون على هذه الأعمال فى مستودعات الشركة الرئيسية فى ميناء لندن الجوى بكريدون وذلك كله بدون مقابل عملا بالمادة ١٩ من الترخيص .

وفى سنة ١٩٣٨ أختفت شركة الخطوط الجوية الأمبراطورية لتحل محلها هيئة جديدة من اتحاد شركات الطيران باسم الخطوط الجوية البريطانية فيما وراء البحار ...

فلهذه الاعتبارات رأت الوزارة أن يعمل بالترخيص لمدة عشرين سنة.

ونظرا لأن الحكومة المصرية لم تقم بعد باعداد التسهيلات اللازمة لنزول وايواء الطائرات الكبيرة التى تسير على الخطوط الجوية الدولية فان الشركة تستخدم الآن المطارات التابعة لسلاح الطيران البريطانى الملكى ومتى تم انشاء مطار الدخيلة الجوى ستدفع الشركة رسوما نظير نزول طائراتها فيه ، ورسوما أخرى نظير ايوائها فى الحظائر كما تدفع كل ما يطالب منها من الرسوم التى تقدرها الحكومة المصرية وذلك عملا بالمادة ١١ من مشروع الترخيص .

وقد احتفظت الوزارة بحق ممارسة النقل الجوى داخل حدود الأراضى المصرية للشركات المصرية على أن ترخص لشركة المواصلات الجوية الامبراطورية بهذا النوع من النقل الجوى بشروط وقيود نص عليها فى المادة العشرين من الترخيص .

ولا يفوتنى أن أشير هنا إلى أن هذا الترخيص لن يؤثر بحال من الأحوال على سيادة الدولة لأن مرور طائرات أجنبية تابعة لدولة ما على حدود أراضى دولة أخرى والنزول فى مطاراتها لا تمس سيادة تلك الدولة ، ففى مطار لندن قامت الشركات الأجنبية الآتية باعداد حظائر خاصة بطائراتها وورش ومستودعات لتنظيم خطوط جوية بين انجلترا والقارة الأوروبية وهذه الشركات هى :

الشركة الهولندية K.L.M.

الشركة الألمانية Dutch Luft Hanza

الشركة الفرنسية Air Union

الشركة البلجيكية Sabena.

الى أن صدر فى بريطانيا سنة ١٩٤٦ قانون الطيران الانجليزى فاتجه الى تقسيم المعمورة الى ثلاثة أقسام رئيسية : ولكل قسم اتحاد طيران بريطانى يستقل باستغلاله التجارى ... فشركة ما وراء البحار البريطانية تنفرد بطرق الكومانولث والصين والشرق الأقصى وشركة الخطوط الأوربية تنفرد بأوربا... وداخل الجزر البريطانية منطقة أخرى.

وفى ألمانيا وفرنسا يرخص لشركات أجنبية بمثل هذا العمل .

وتجدون دولتكم مع هذا عشرين نسخه من مشروع الترخيص الذى نحن بصدده وعشرين أخرى بالانجليزية .

فالمرجو من دولتكم التكرم بالاطلاع على الترخيص المذكور والتفضل بالأمر بعرضه على مجلس الوزراء للنظر فيه حتى إذا ما أقره فوضنا فى إمضائه .

وتفضلوا دولتكم بقبول فائق الاحترام

مصر فى ٢٠ يوليه سنة ١٩٣١

وزير المواصلات

(توفيق دوس)

تنظيم الطيران فى بريطانيا

أحسن الميجور بومون مندوب بريطانيا فى اللجنة القانونية الدولية للطيران صنعاً بأن خصص فى مؤلفه الضخم عن قانون الطيران الانجليزى فصلا مستقلا عن تنظيم الطيران فى بريطانيا وكيف نشأت فيها وزارة مستقلة تعنى بشئون الطيران منذ سنة ١٩٤٥ أى بعد الحرب العالمية الثانية مباشرة وعلى أثر توقيع اتفاقية شيكاغو سنة ١٩٤٤ . وشرح اختصاصات هذه الوزارة والمصالح التابعة لها وما لها من حقوق وما ألقاه المشرع عليها من واجبات ثم استعرض التشريعات المتعاقبة فى الطيران منذ سنة ١٩٢١ حتى سنة ١٩٥٠ ، وهذا الفصل القيم تجده فى الصفحات من ١٠٣ الى ١٤٤ من طبعة لوندره سنة ١٩٥١

(ض . ص)

ترخيص

لشركة المواصلات الجوية الأمبراطورية البريطانية

سنة ١٩٣١

يرخص وزير المواصلات (ويشار اليه فيما بعد بلفظ « الوزير ») المرخص له بذلك بقرار من مجلس الوزراء بتاريخ ٩ أغسطس سنة ١٩٣١ لشركة المواصلات الجوية الأمبراطوزية ليمتد وشركة المواصلات الجوية (أفريقا) ليمتد (ويشار اليهما فيما بعد بلفظ « الشركة ») بتسيير خطوط نقل جوية مدنية (ويشار اليها فيما بعد بلفظ « الخطوط ») لنقل الركاب والبريد والبضائع الى ومن الأراضى المصرية بما فى ذلك المياه المصرية والاقليمية . وهذه الخطوط هى خط مصر والهند وخط مصر وانجلترا وخط مصر وجنوب افريقيا وما تتضمنه هذه الخطوط وغير ذلك من الخطوط الأخرى التى يرخص بها الوزير فيما بعد .

(مادة ١)

مدة الترخيص ونوعه

مدة نفاذ هذا الترخيص عشرون سنة ويكون خاضعا لنصوص المواد ٢٣ و ٢٤ و ٢٥ ، وهو شخصى محض لايترتب عليه منح أى امتياز أو احتكار للشركة .

---

(١) راجع فى تحليل هذا الترخيص من حيث سيادة مصر على اقليمها الجوى ، البحث القانونى القيم الذى أعده المرحوم الأستاذ حسن فؤاد طوب صقال رئيس الإدارة التشريعية بمصلحة الطيران المدنى بتاريخ ١٧/٢/١٩٥٢ ومنشور فى هذه المجموعة ص ٥١٢/٥٢٧ وما بعدها (ض . ص)

(مادة ٢)

دخول وخروج الأشخاص والبضائع
القوانين واللوائح التى تطبق عليها

القوانين واللوائح المعمول بها الآن فى القطر المصرى أو التى ستصدر فيما بعد فى شأن دخول الأشخاص إلى الأراضى المصرية وخروجهم منها بطريق البحر أو البر واستيراد البضائع إلى الأراضى المصرية وتصديرها منها بطريق بطريق البحر أو البر وكذلك القوانين واللوائح الخاصة بالمهربات بما فى ذلك التعاريف والعقوبات المنصوص عنها فى القوانين واللوائح المذكورة والتعديلات الإدارية التى يلزم إدخالها على أى منها لجعلها ملائمة للحالة تسرى سواء بسواء على الخطوط المرخص بها والأشخاص القادمين الى القطر المصرى والمسافرين منه بواسطتها والبضائع الواردة الى القطر المصرى والصادرة منه بواسطتها وعلى أى عمل من أعمال التهريب يكون له علاقة بالخطوط .

(مادة ٣)

مراعاة لوائح الملاحة الجوية

الى أن يصدر تشريع مصرى للطيران يجب على الشركة أن تراعى وتنفذ جميع نصوص وأحكام قانون الملاحة الجوية البريطانى الصادر فى سنة ١٩٢٠ [1] والأوامر واللوائح والإرشادات الخاصة به التى صدرت تنفيذاً لهذا القانون ويكون معمولا بها فى الوقت الحاضر (وملحق بهذا الترخيص صورة من القانون المذكور) وكل ما يطرأ عليه من الإضافات أو التعديلات فيما بعد وذلك فيما يجوز تطبيقه على الخطوط .

ومتى صدر التشريع المصرى للطيران يجب على الشركة — فيما يختص بتشغيل الخطوط المذكورة — أن تراعى نصوص وأحكام هذا القانون الخاصة بالطائرات الغير المسجلة فى القطر المصرى .

---

(١) ارجع لتعرف أحكام هذا القانون إلى كتاب الميجور برمون فى قانون الطيران طبعة لونده سنة ١٩٥١ صفحة ٢٠٣ وكذلك صفحة ٢٦٧ (ض.ص)

(مادة ٤)

تعيين الطرق ـ أماكن النزول فيها

يجب على الطائرات التى تستخدم فى الخطوط أن تتبع أثناء مرورها فى حدود الأراضى المصرية الطرق المبينة فى الملحق (ا) أو أى طريق آخر يوافق عليه الوزير فيما بعد (وسيشار الى هذه الطرق فيما بعد بعبارة « الطرق المعينة ») ويجب على هذه الطائرات ـ مع مراعاة أحكام المادة ٥ ـ أن تنزل فى الأماكن المبينة فى الملحق المذكور دون سواها أو فى أى مكان آخر يوافق عليه الوزير فيما بعد ولا يجوز لهذه الطائرات أن تحيد عن الطرق المذكورة أو تنزل فى أى مكان آخر إلا فى الظروف الاضطرارية .

(مادة ٥)

الموانى الجوية المعدة للتخليص ـ الاجراءات التى تتبع فيها ـ الأماكن المرخص للطائرات بالنزول فيها بصفة استثنائية ـ النزول لقوة قاهرة .

يجب أن تعمل إجراءات التخليص المنصوص عنها فى الملحق (و) فى إحدى «موانىء التخليص» المبينة فى الملحق «ب» وذلك لدى أول دخول طائرات الخطوط الى القطر المصرى وهى قادمة من الخارج أو لدى آخر مرة تغادر فيها الطائرات القطر المصرى وهى مسافرة الى الخارج .

ويجب أن لاتنزل الطائرة فى أية جهة فى القطر المصرى قبل وصولها الى ميناء التخليص أو بعد مغادرتها الميناء المذكور إلا إذا كانت هذه الجهة إحدى الجهات المرخص بالنزول فيها فى الأحوال الاستثنائية وهى المبينة فى الملحق «ب» .

راجع القانون السويسرى الصادر ٢١ ديسمبر سنة ١٩٤٨ المواد ٢٧ ، ٣٣ والمادة (٦) فيما يتبع عن رفض الدولة لطلب الترخيص .
ثم راجع الى اللائحة التنفيذية للقانون وهى صادرة بتاريخ ٥ يونيو سنة ١٩٥٠ المواد من ١٣٨ ـ ١٧٠ فى باب الملاحة الجوية التجاربة فى سويسرا . (ض . ص)

ويجب على كل طائرة تنزل فى أية جهة من هذه الجهات الاستثنائية أن تنفذ كل ماتفرضه السلطات المختصة فى هذه الجهات من الاجراءات (انظر الملحق « د ») كما يجب اذا كانت مسافرة الى الخارج أن لايركب بها أى شخص أو يوضع بها بريد أو بضائع وكذلك اذا كانت قادمة من الخارج أن لاينزل منها أى شخص أو يفرغ منها بريد أو بضائع وذلك فيما عدا موظفو الشركة ومهماتها . متى صدر ترخيص سابق بذلك من مصالح الجمارك والكورنتينات والصحة العمومية .

ومع ما تقدم اذا اضطرت الظروف أية طائرة قادمة من الخارج الى النزول أولا فى أى مكان فى الأراضى المصرية غير ميناء التخليص ولم تستطع أن تستمر فى سيرها يجب على الشركة فى حالة نزول الطائرة فى أى جهة من الجهات الاستثنائية – (انظر الملحق «ب») أن تخطر السلطات الموجودة فى ميناء التخليص (انظر الملحق « د ») الذى كان فى نية الطائرة أن تقصده ، وأما إذا كان محل نزول الطائرة فى أى مكان آخر فيجب على الشركة أن تخطر أيضا أقرب سلطة محلية وكذا مصلحتى الحدود وخفر السواحل إذا دعت الضرورة ذلك . وعلى الشركة أن تقوم فوراً بعمل الترتيب اللازم دون حاجة الى اتخاذ أى إجراء لنقل الأشخاص والبريد والبضائع بطائرة إمداد من مكان نزولها الى ميناء التخليص . فاذا لم يكن ذلك فى الإمكان وجب على الشركة أن تقوم بنقل الأشخاص والبريد والبضائع بوسائل أخرى الى ميناء التخليص أو لأى مكان من الأماكن المبينة فى الجدول « ج » حيث تعمل إجراءات التخليص بشأن الطائرة مع مراعاة كل ما تفرضه السلطات الآنفة الذكر من وسائل المراقبة .

على أن الأشخاص الذين تنقلهم الطائرة يجب أن يخضعوا للإجراءات الخاصة بالكورنتينات المعمول بها وقتئذ فيما يختص بالمملكة أو الممالك

التى مرت عليها الطائرة قبل دخولها القطر المصرى وذلك من وقت نزول الطائرة حتى نقل الأشخاص فى طائرة امداد أو بأى نوع آخر من وسائل النقل .

وعلى الشركة أن تقدم فى أقرب وقت ممكن الى ضابط الجمارك فى ميناء التخليص أو المكان الذى نقل اليه فعلا الأشخاص والركاب والبضائع . والى الوزير تقريراً كتابيا وافيا مؤشراً عليه من الطيار مبينا فيه الظروف التى اضطرت الطائرة الى النزول والوسائل التى اتخذتها الشركة لنقل الأشخاص والبريد والبضائع من المكان الذى نزلت فيه إلى ميناء التخليص أو لأى مكان آخر مما نص عليه أعلاه .

(مادة ٦)

تفريغ وشحن الطائرات — موافقة السلطات[1]

عند وصول طائرة من الخارج الى ميناء التخليص الجوى يجب على الشركة ألا تفرغ أو تسمح بتفريغ بضائع أو بريد من الطائرة أو تسمح لأى راكب من الركاب القادمين عليها بالنزول منها قبل صدور الترخيص اللازم بذلك من السلطات المختصة فى تلك الميناء (الجدول « د ») .

ويجب على الشركة أن لاتأذن بمغادرة الأشخاص أو البضائع أو البريد منطقة الميناء الجوى أو تجعل ذلك ممكنا وهذا الى أن تتم الإجراءات المنصوص عنها فى الجدول « ز » كما أنه عند سفر طائرة الى الخارج من إحدى موانى التخليص الجوى فعلى الشركة أن لاتشحن أو تسمح بشحن بضائع أو بريد فى الطائرة أو بركوب مسافرين فيها إلا اذا تمت الاجراءات المنصوص عنها فى الجدول « ز » وعلى الطائرة أن لاتسافر إلا بعد اتمام الإجراءات المذكورة .

---

(١) تولى نقل هذا الترخيص من اللغة الانجليزية إلى العربية الأستاذ مشرق غبريال الجاولى مدير الادارة بمصلحة الطيران المدنى .

(مادة ٧)

مراعاة تنفيذ اللوائح المعمول بها فى الموانى الجوية وأماكن النزول

يجب على الطائرت التى تستخدم فى « الخطوط » أو فى سفريات جوية خاصة أو فى التحليق فى الجو على سبيل الاختبار أن تخضع للوائح المعمول بها وقتئذ فى أى ميناء جوى أو أى مكان معد للنزول فى القطر المصرى كما تنفذ كل ماتصدره السلطة المختصة فيهما من الأوامر .

(مادة ٨)

إعداد الأماكن — تقديم التسهيلات

يجب على الشركة أن تقوم على مصاريفها بما يأتى وذلك مع مراعاة عدم الإخلال بأى اتفاق يعمل فيما بعد :

(ا) أن تضع تحت تصرف سلطات الجمارك والكورنتينات والصحة العمومية والأمن العام والبريد والموانى والمنائر والطيران المدنى كل ما يلزمها فى موانى التخليص الجوية من الأماكن وأن تقدم لها فيها كل التسهيلات حسبما يتفق عليه بين السلطات المذكورة والشركة وذلك لإمكان قيام هذه السلطات بواجباتها فيما يختص بالخطوط على الوجه الأكمل .

(ب) أن تقدم التسهيلات اللازمة لركوب وإنزال الركاب والبضائع والبريد ولتموين الطائرات بمواد الوقود لصيانتها وإصلاحها .

ومع ما تقدم فانه يجب على الشركة أو من ينوب عنها أن لاتشرع فى إقامة الأبنية والمعدات فى الموانى الجوية أو المحلات التى يعدها الوزير أو أى شخص ينوب عنه للنزول قبل الحصول على موافقة الوزير عليها وأن تنفذ كل مايضعه من الشروط لذلك .

يبدو أن نشاط شركات الطيران البريطانية فى ازدياد مستمر فقد نقلت الشركات البريطانية خلال شهر أبريل سنة ١٩٥٠ عدد ٤٨ ألف راكب بزيادة ٣٠٪ عن شهر أبريل سنة ١٩٤٩

(مادة ٩)

حق التفتيش

يجب على الشركة ووكلائها أن يقدموا لمندوب الوزير ولمندوبى السلطات المختصة كل ما يلزم لهم من التسهيلات للقيام بواجباتهم المتعلقة بالخطوط . كما يجب أن يسمحوا لهم بالصعود الى الطائرة والدخول فى أى مكان بها يكون الدخول فيه لازما لإجراء الفحص والتفتيش أو للتمكن من مباشرة سلطتهم أو القيام بواجباتهم المتعلقة بالخطوط وذلك كله بمجرد الطلب وبدون حاجة الى أى تمهيد لذلك أو اتخاذ أية إجراءات أخرى .

(مادة ١٠)

تقديم مستندات الملاحة للفحص

على قائد الطائرة أن يقدم للفحص بناء على طلب مندوب الوزير أية شهادة أو كتاب سير أو رخصة تتعلق بالطائرة مما يجب أن يكون فى حيازته وفقاً للمادة (٣) .

وعلى مستخدمى الطائرة الملزمين طبقاً لأحكام المادة (٣) بأن يكونوا حاصلين على رخصة خاصة أن يقدموا رخصهم لفحصها متى طلب منهم ذلك مندوب الوزير .

(مادة ١١)

دفع العوائد والرسوم والمصروفات الاستثنائية

يجب على الشركة أن تدفع للوزير أو لمن يعينه لهذا الغرض كل ما يفرضه من وقت لآخر من الرسوم والعوائد والإيجارات مقابل الخدمات الآتية :

(أولا) الانتفاع بأى ميناء جوى أو مكان
(ثانياً) استعمال الأمكنة ومعدات الرسو
(ثالثا) التسهيلات والخدمات الأخرى
} التى يقدمها الوزير أو من ينوب عنه للخطوط

خلال شهر أغسطس سنة ١٩٥٠ قامت الشركة البريطانية (ب. و . ا . ك) بعدد ٧٩ رحلة فوق وعبر المحيط الأطلسى . وقبضت خلالها ١,١٢٨,٤٠٠ دولارا كان ربحها الصافى منها ١٦,٨٠٠ دولارا . . ويبدو أن بعض شركات الطيران بدأت تحقق أرباحا معقولة .

ويجب على الشركة أيضا أن تدفع للسلطات المختصة كل ما تفرضه من وقت لآخر من الرسوم والعوائد من أجل التخليص على الطائرات التى تستخدم فى الخطوط .

وعلى الشركة أيضا أن ترد للوزير أو للسلطات المذكورة كافة المصروفات الاستثنائية التى تنفق بسبب نزول أية طائرة فى مكان خلاف ميناء التخليص الجوى كما هو منصوص عنه فى المادة (٥) .

(مادة ١٢)

نقل البريد

تكون شروط نقل البريد المصرى بواسطة الطائرات التى تستخدم فى الخطوط موضوع اتفاق خاص بين مدير عام مصلحة البريد المصرى ومدير عام مصلحة البريد البريطانى [١]

ويجب على الشركة أن تسلم الى مندوبى مصلحة البريد المصرى المعد لتسليمه اليها أو تستلم منهم البريد المعد لتسليمه بمعرفتها مصحوبا بقائمة سفرية وذلك فى الأماكن والأوقات التى يتفق عليها .

(مادة ١٣)

حمل واستعمال أجهزة الراديو الكهربائية

يكون حمل واستعمال أجهزة الراديو الكهربائية داخل حدود الأراضى المصرية بواسطة طائرات الخطوط خاضعا للقوانين واللوائح المعمول بها أو التى ستصدر فيما بعد وذلك فيما يتعلق بحمل واستعمال أجهزة الراديو الكهربائية بواسطة الطائرات فى القطر المصرى .

وفى حالة إعداد الحكومة المصرية لمنشآت للراديو الكهربائية من أجل خدمة الخطوط فعلى الشركة أن تنفذ كل مايضعه مفتش عام

(١) صدر القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٣٧ (الوقائع المصرية رقم ٥٦ فى ٨ يوليه سنة ١٩٣٧) تم الغى هذا القانون بقانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٨ (الوقائع المصرية فى ٧ يونيه سنة ١٩٤٨) ومنشوران فى هذه المجموعة ص ٥٢٩ و ٥٣١

مصلحة تلغرافات وتليفونات الحكومة المصرية من وقت لآخر من اللوائح المتعلقة بهذا الموضوع . وعلى الشركة أن توافى المصلحة المذكورة بكافة ماتطلبة من البيانات بشأن أجهزة الراديو الكهربائية التى تحملها الطائرات .لا

(مادة ١٤)

اخطار عن مواعيد السفر المقررة والتعديلات التى تطرأ عليها والسفريات الاستثنائية

على الشركة أن توافى الوزير والسلطات المبينة بالجدول « هـ » فى الوقت المناسب بصورة من تعريفات الأجور وجداول مواعيد سفر طائرات الشركة المقررة وعليها أن تبلغ فوراً الوزير والسلطات المختصة الآنفة الذكر كتابة كل تعديل يطرأ على تلك التعريفات أو الجداول فى حينه.

ويجب على الشركة أن تخطر السلطات الآنفة الذكر وممثليها المحليين (انظر الجدول « د ») بأسرع ما يمكن بكل تعديل يطرأ على السفريات المقررة فى شأن تغيير ميناء التخليص الجوى المقرر أو تعديل مواعيد الوصول اليها أو السفر منها .

وعلى الشركة أن تخطر السلطات الآنفة الذكر وممثليها المحليين بكل ما ترغب فى إجرائه من السفريات الجوية خلاف السفريات المقررة فى جدول المواعيد .

(مادة ١٥)

الاخطار عن وصف الطائرات وعلامات التسجيل

تقدم الشركة للوزير كشفا مبينا به أوصاف كل طائرة تستخدم فى الخطوط وجنسيتها وعلامات التسجيل الخاصة بها وعليها أن تخطره كتابة بكل تعديل أو إضافة تطرأ على الكشف المذكور بمجرد حصولها .

(مادة ١٦)

الإعفاء من رسوم الوارد

تعفى من رسوم الواردات بالقطر المصرى الطائرات والأجزاء المكونة منها والمحركات والأجزاء المكونة منها وسائر القطع التكميلية والعدد اللازمة لصلاحية الطائرات للملاحة الجوية بما فى ذلك أجهزة الراديو الكهربائية بشرط أن تستخدم تلك الطائرات والمحركات والقطع التكميلية والعدد والأجزاء المكونة منها فيما يتعلق بالخطوط دون سواها .

وتعامل الطائرات عند أخذها مواد الوقود وزيت الماكينات فى حدود الأراضى المصرية بما تعامل به السفن القاصدة للبلاد الأجنبية عند أخذها مواد الوقود وزيت الماكينات فى الموانى البحرية المصرية بشرط أن تستعمل تلك المواد والزيوت فيما يتعلق بالخطوط دون سواها .

ومع ماتقدم فان هذا الإعفاء والمعاملة المشار اليهما فى الفقرتين السابقتين خاضعان لما قد تضعه مصلحة الجمارك من وسائل المراقبة .

(مادة ١٧)

تخفيض الأجور لموظفى الحكومة

تمنح الشركة موظفى الحكومة التخفيض الآتى بيانه فى الأجور العادية المعلن عنها عن سفرياتهم على خطوط الشركة متى قدموا اليها مايدل على أنهم من موظفى الحكومة وذلك بشرط أن تطلب هذه التذاكر من الشركة مباشرة :

(١) عن السفريات الخاصة : بتخفيض لايقل عن ١٠ ٪

(٢) عن السفريات المصلحية :

تخفيض بنسبة ١٠٪ عن الخمسة عشر سفرية الأولى فى أية سنة .

تخفيض بنسبة ٢٠٪ عن السفريات التالية من السادسة عشرة الى الخامسة والعشرين فى أية سنة .

تخفيض بنسبة ٢٥٪ عن السفريات التى تلى السفرية الخامسة والعشرين فى أية سنة .

وتبتدىء هذه المدد السنوية من تاريخ التوقيع على هذا الترخيص .

(مادة ١٨)

استخدام الرعايا المصريين

تتعهد الشركة بأن يكون كافة مستخدميها وعمالها المحليين فى القطر المصرى من الرعايا المصريين الذين يكون لديهم المؤهلات للقيام بواجباتهم على الوجه الذى يضمن حسن سير العمل فى الخطوط .

وتتعهد الشركة بأن تقدم للفحص بناء على طلب الوزير كشفا مبينا به أسماء مستخدميها وعمالها المحليين بالقطر المصرى وبيان الأعمال التى يؤدونها تفصيلا وجنسياتهم وأجورهم .

ويقصد بعبارة « المستخدمين والعمال المحليين » هؤلاء الذين لاتستدعى طبيعة أعمالهم العمل خارج القطر المصرى .

(مادة ١٩)

تدريب المصريين

تتعهد الشركة بأن تمرن بدون مقابل فى منشآتها بالقطر المصرى أو فى أى مكان آخر يتفق عليه من وقت لآخر بينها وبين الوزير عددا مناسبا من الطلبة المصريين اللائقين لذلك .

(مادة ٢٠)

النقـل الداخلى

تتمسك الحكومة المصرية بمبدأ الاحتفاظ بحق مباشرة « النقل الداخلى »[1] داخل حدود الأراضى المصرية للهيئات المصرية دون سواها .

ومع ذلك وبدون اخلال بالاحتفاظ بالمبدأ المذكور يجوز للوزير أن يرخص للشركة بترخيص خاص بأن تباشر فى أحوال خاصة عملية النقل الداخلى على الخطوط كما يجوز له بعد مصادقة مجلس الوزراء أن يرخص لها بأن تباشر « النقل الداخلى » بصفة عامة منتظمة ويشترط على أى حال مراعاة الشروط التى توضع لهذه الترخيصات .

المقصود من عبارة « النقل الداخلى » فى هذا الترخيص هو نقل الأشخاص والبضائع والبريد بواسطة الجو من أية جهة داخل حدود الأراضى المصرية بقصد إنزالهم بصفة نهائية فى نفس الجهة أوفى أية جهة أخرى داخل حدود الأراضى المصرية نظير أجر أومكافأة .

ويستثنى من ذلك مستخدمو الشركة ومهماتها المملوكة لها والمنقولة فى إحدى طائراتها .

(مادة ٢١)

تعديل الجداول

يجوز للوزير ان يعدل نصوص الجداول الملحقة بهذا الترخيص كلما كان ذلك ضروريا لتوفير أسباب السلامة العامة والأمن العام أو لضبط مراقبة الخطوط .

وينبغى فى هذه الحالة أن يخطر الوزير الشركة كتابة بالتعديلات التى يراها وتاريخ سريانها قبل ذلك بوقت كاف .

---

(١) راجع فى النقل الداخلى فى سويسرا مؤلف جان لاكور طبعه لوزان سنة ١٩٥١ صفحة ١٠٣ بند رقم ١١٣

(مادة ٢٢)

تحويل هذا الترخيص أو التنازل عنه

لايجوز للشركة أن تتنازل أو تؤجر أوتحول هذا الترخيص أو أى جزء منه الا بعد موافقة الوزير على ذلك صراحة وبالكتابة .

وبقطع النظر عن موافقة الوزير على هذا التنازل أو التأجير أو التحويل تظل الشركة مسؤولة دون سواها عن كافة الالتزامات التى يتضمنها هذا الترخيص.

(مادة ٢٣)

إلغاء الترخيص وفسخه ـ الأثر الذى يترتب على ذلك والإجراءات التى تتخذ

١ ـ للوزير فى أى وقت أن يلغى هذا الترخيص فيما يتعلق بكل الخطوط أوبعضها لأى سبب من الأسباب الآتية :

أولا ـ إذا قصرت الشركة فى تنفيذ أومراعاة أى شرط من شروط هذا الترخيص أو أى التزام يتضمنه ولم تعالج هذا التقصير فى ظرف المهلة التى يحددها الوزير لذلك ويعلن بها الشركة بكتاب يرسل لها بالبريد المسجل .

ثانيا ـ إذا تنازلت الشركة أو أجرت أو حولت هذا الترخيص أو أى جزء منه بدون موافقة الوزير على ذلك .

ثالثا ـ إذا أدخل تغيير جوهرى على نظام الشركة بدون موافقة الوزير كتابة .

رابعا ـ إذا أعطت الشركة أو أحد مستخدميها أووكلائها بطريق مباشر أو غير مباشر أى موظف أو شخص فى خدمة الحكومة المصرية

بقصد الحصول على أى عقد أو امتياز أو تسهيل أو أية رشوة أو عمولة أو هدية أو قرض أو منفعة وكذلك إذا وعدت بشئ مما تقدم أو عرضته أو حاولت ارتكاب أى عمل من هذه الأعمال .

٢ — يعتبر هذا الترخيص مفسوخا من تلقاء نفسه على أثر إشهار إفلاس الشركة أو حلها أو تصفيتها بصفة اختيارية .

ومع ما تقدم فلا يترتب على الغاء هذا الترخيص أو فسخه لأى سبب من الأسباب المذكورة انفا تخويل الشركة أى حق فى طلب تعويض مهما كان نوعه وسببه كما لا يترتب عليه الزام الشركة بدفع أى تعويض كذلك للوزير أو للحكومة المصرية .

٣ — يحصل إلغاء هذا الترخيص أو فسخه لأى سبب من الأسباب المذكورة آنفا بجواب يرسله الوزير للشركة بالبريد المسجل بدون حاجة إلى اتخاذ أى إجراء قضائى أو غير قضائى .

(مادة ٢٤)

إيقاف الترخيص — الشرط اللازم لذلك
والأثر المترتب عليه

يجوز للوزير دائما وفى أية حالة من الحالات الآتى بيانها وبدون إعلان سابق ان يوقف هذا الترخيص مؤقتا فيما يتعلق بكل أو جزء من الخطوط :

أولا — إعلان الحكومة المصرية لحالة الحرب أو الحكم العرفى[1] .

ثانيا — لحصول اضطرابات أو قلاقل داخلية أو لأى عمل يقدم عليه أعداء المملكة المصرية.

---

(١) راجع فى موضوع هذه المادة ما نص عليه القانون السويسرى فى مادته رقم ٩٣

ويشترط فيما تقدم أن يكون هذا الاجراء قد اتخذ سواء بسواء بالنسبة لخطوط النقل الجوية العمومية الأخرى كما أنه لايترتب على هذا الايقاف تخويل الشركة أى حق فى مطالبة الوزير بأى تعويض مهما كان نوعه وسببه .

(مادة ٢٥)

الانهاء الاختيارى — الأثر الذى يترتب عليه — الاجراءات التى تتخذ لذلك

بقطع النظر عما ورد فى المادة الأولى يكون لكل من الوزير والشركة حق انهاء هذا الترخيص بعد مضى السنة العاشرة أو السنة الخامسة عشرة من تاريخ التوقيع عليه مع مراعاة انه لايترتب على ذلك تخويل أى الطرفين حق طلب أى تعويض من الطرف الآخر [1]

ويستعمل أى من الطرفين حقه المذكور بموجب كتاب يرسله للطرف الآخر بالبريد المسجل قبل انقضاء السنة العاشرة أو السنة الخامسة عشرة بستة أشهر على الأقل .

فاذا لم يستعمل أى الطرفين حقه المذكور بعد انقضاء السنة العاشرة أو السنة الخامسة عشرة فيستمر هذا الترخيص نافذ المفعول إلى مابعد انقضاء مدة العشرين سنة المنصوص عنها فى المادة الأولى والتى يصبح هذا الترخيص بعد انقضائها منتهيا من تلقاء نفسه بدون حاجة إلى اعلان أو اتخاذ اجراء من أى نوع كان .

(مادة ٢٦)

حق الاستيلاء على الطائرات وقت الحرب — التعويض عن ذلك

للحكومة المصرية الحق فى حالة اعلانها الحرب أوعند اعلان الحرب ضدها ان تستولى على كل أو بعض طائرات الشركة التى قد تكون

---

(١) استعملت مصر هذه الرخصة وقامت بالغاء هذا الترخيص فى سنة ١٩٤٧

موجودة داخل حدود الأراضى المصرية (بما فى ذلك المياه المصرية الاقليمية) وكذلك على كل أو بعض ماتمتلكه الشركة من الأماكن والمبانى والمهمات الخ على أن يكون استعمال هذا الحق خاضعا للمبادئ الدولية وأن يدفع للشركة تعويض مناسب .

(مادة ٢٧)

توكيل الشركة فى مصر — اتخاذ محل مختار فى مصر — طريقة الاخطار التبليغ عن تغيير الوكيل أو المحل المختار — أثر التقصير فى الاخطار

يجب أن يمثل الشركة فى مصر وكيل مفوض مسؤول عن مراعاة وتنفيذ جميع ماتلتزم به الشركة بمقتضى هذا الترخيص وكذلك يكون مسئولا عن تنفيذ الأوامر والتعليمات التى يصدرها الوزير.

ويجب على الشركة أيضا أن يكون لها عنوان معين فى القطر المصرى تتخذه محلا مختارا لها بالنسبة لكل مايختص بهذا الترخيص .

تحصل كافة الاعلانات والأوامر والتعليمات والمكاتبات مهما كان نوعها التى يصدرها الوزير أو من ينوب عنه للشركة بواسطة جواب يرسل للشركة بالبريد المسجل أو يترك لها بعنوانها المذكور فى هذا الترخيص . وهذه المكاتبات وغيرها تعتبر كأنها وصلت للشركة بعد مضى أربع وعشرين ساعة من تاريخ ارسالها أو تركها وذلك اذا لم يثبت خلاف ذلك .

كما يجب على الشركة ان تبلغ الوزير بكتاب يرسل اليه بالبريد المسجل كل تغيير يحصل فى شخص الوكيل أو اختصاصاته أو فى العنوان الوارد فى هذا الترخيص فاذا لم يبلغ اليه ذلك بالشكل المتقدم كان الوزير فى حل من عدم مراعاته بدون أن يؤثر ذلك على المسؤوليات الملقاة على الشركة

(مادة ٢٨)

الضمان

ليس فى هذا الترخيص مايمكن تفسيره أو تأويله بشكل يترتب عليه أو يستنتج منه توجيه أية مسؤولية من أى نوع كان إلى الحكومة المصرية قبل الغير عن أى عمل من أعمال الشركة أو مستخدميها أووكلائها مهما يكون منشؤه تشغيل الخطوط .

(مادة ٢٩)

فض النزاع

كل خلاف فى الرأى بين الوزير والشركة بالنسبة لتفسير أى نص من نصوص هذا الترخيص أو تطبيقه أو بالنسبة لاستعمال أى حق أو التزام يتضمنه يفض بواسطة التحكيم الا اذا نص صراحة على خلاف ذلك . وعندئذ يعين كل طرف مندوبا عنه ويعين المندوبان الحكم . واذا لم يتفق المندوبان على تعيين الحكم فيعينه رئيس محكمة الاستئناف المختلطة المصرية ويكون للحكم تعيين الاجراءات التى تتبع كما ان قراره فى النزاع نهائى.

(مادة ٣٠)

تفسير الترخيص

يرجع إلى النص الانجليزى لدى تفسير أى نص من نصوص هذا الترخيص .

(مادة ٣١)

إلغاء الاتفاقات والترخيصات السابقة

يلغى هذا الترخيص كافة الاتفاقات والرخص القائمة التى سبق ان ابرمتها أو منحتها الحكومة المصرية لشركة المواصلات الجوية

الامبراطورية فى شأن تشغيل خطوط النقل الجوية إلى ومن وعلى القطر المصرى ويحل محل كل اتفاق أوترخيص منها وعلى الأخص الاتفاق المؤقت المؤرخ ٢٣ ابريل سنة ١٩٢٧ المبرم بين الحكومة المصريةوشركة المواصلات الجوية الامبراطورية ليمتد لتشغيل خط جوى مدنى بين القطر المصرى (هليوبوليس) وفلسطين والعراق والهند وكذا الترخيص المؤقت المؤرخ ٣ ابريل سنة ١٩٢٩ الذى منحته وزارة المواصلات لشركة المواصلات الجوية الامبراطورية ليمتد لتشغيل خط جوى مدنى فوق البحر الأبيض المتوسط بين الاسكندرية (القطر المصرى)وأوربا وانجلترا ومد الخط الجوى المدنى بين القطر المصرى وفلسطين والعراق الهند من هليوبوليس إلى أبي قير.

واعتبارا من تاريخ توقيع الوزير على هذا الترخيص تصبح الاتفاقات والرخص الآنفة الذكر باطلة المفعول وكأنها لم تكن .

وزير المواصلات
(توفيق دوس)

تنبيه :

انتهزت مصر أول فرصة لانهاء هذا الاتفاق مستندة إلى ماخولته إياها المادة (٢٥) من حق إنهائه قبل نهايتـــه المتفق عليها . وقد تم ذلك فعلا فى ٢٩ مايو سنة ١٩٤٧ . (ض. ص)

مراجع تشريعية انجليزية

١ — قانون النقل الجوى البريطانى صادر سنة ١٩٣٢ بومون ص ٦٨١

٢ — قانون الملاحة الجوية البريطانى صادر سنة ١٩٣٦ بومون ص ٦٩٣

٣ — قانون تدعيم شركات النقل الجوى البريطانية سنة ١٩٤٩ بومون ص ٦٩٦ و ٧٨٢

٤ — قانون الطيران المدنى البريطانى سنة ١٩٤٩ بومون ص ٧٠٣

٥ — قانون الملاحة والنقل الجوى لايرلنده الحرة من سنة ١٩٣٦ الى سنة ١٩٤٦ (ض . ص)

ملاحق الترخيص

الملحق "١"

«الطرق المعينة» لمرور الطائرات التى تستخدم فى الخطوط فوق الأراضى المصرية والمحلات التى تنزل فيها على الخطوط المذكورة (وفقا لنص المادة ٤ من الترخيص).

الطريق ١ :

خط ساحل البحر الأبيض المتوسط من الحدود الغربية (السلوم الى الحدود الشرقية) رفح (وبالعكس).

محلات النزول :

السلوم	(محل النزول التابع لسلاح الطيران الملكى أو المرفأ)
مرسى مطروح	(» » » » » » » »)
الاسكندرية	(الميناء الخارجية
أبو قير	(مطار سلاح الطيران الملكى)
العريش	(محل النزول التابع لسلاح الطيران الملكى)

الطريق ٢ :

الاسكندرية — القاهرة — أسيوط — الأقصر — اصوان إلى الحدود الجنوبية (وادى حلفا) وبالعكس.

محلات النزول

أبو قير	(مطار سلاح الطيران الملكى)
هليوبوليس	(» » » »)
أسيوط	(محل النزول التابع لسلاح الطيران الملكى)
الأقصر	(» » » » » »)
أسوان	(» » » » » »)

الطريق ٣ :

القاهرة ـ القنطرة ـ وبعدئذ خط سكة حديد فلسطين إلى الحدود الشرقية (رفح) وبالعكس .

محلات النزول :

هليوبوليس (مطار سلاح الطيران الملكى)

القنطرة (محل النزول التابع لسلاح الطيران الملكى) فى أحوال استثنائية فقط .

العريش (محل النزول التابع لسلاح الطيران الملكى)

الطريق ٤ :

من الاسكندرية إلى خارج حدود المياه المصرية مباشرة بالمرور فوق البحر الأبيض المتوسط وبالعكس .

محلات النزول :

الاسكندرية) الميناء الخارجية (أو أبو قير (مطار سلاح الطيران الملكى)

فى التشريعات المقارنة

١ ـ قوانين الطيران المدنى فى الولايات المتحدة الأمريكية أهمها صدر فى ٢٣ يونيو سنة ١٩٣٨ وآخرها صدر فى ١٩٥٣ سنة وهى قوانين متعاقبة .

٢ ـ قوانين استراليا فى الطيران المدنى من سنة ١٩٢٠ الى سنة ١٩٤٧

٣ ـ قوانين كندا من سنة ١٩١٩ وآخرها سنة ١٩٥٠

٤ ـ قوانين اتحاد جنوب افريقيا من سنة ١٩٢٣ الى سنة ١٩٤٦

٥ ـ قانون الملاحة الجوية لسيلان سنة ١٩٥٠

٦ ـ قانون الطيران فى الهند سنة ١٩٣٤ وعدل سنة ١٩٥٢

٧ ـ قانون نيوزيلنده سنة ١٩٤٨

الملحق "ب"

كشف موانى التخليص الجوية والمحلات المقررة بصفة استثنائية لنزول الطائرات قبل وصولها أو بعد مغادرتها ميناء التخليص (وفقا لنص الفقرة الأولى من المادة (٥) من الترخيص).

الطريق	موانى التخليص	الأماكن الاستثنائية
الطريق ١	الاسكندرية الميناء الغربية أو أبو قير (مطار سلاح الطيران الملكى)	السلوم مرسى مطروح العريش
الطريق ٢	أبو قير (مطار سلاح الطيران الملكى) هليوبوليس (مطار سلاح الطيران الملكى) وادى حلفا (١) محل نزول (١) بموجب ترتيب خاص مع حكومة السودان.	
الطريق ٣	هليوبوليس (مطار سلاح الطيران الملكى)	العريش القنطرة (١) (١) تعامل كميناء تخليص جوى عند اخطار السلطات المختصة فى الوقت المناسب
الطريق ٤	الاسكندرية (الميناء الغربية) أو أبو قير (مطار سلاح الطيران الملكى)	

الملحق

كشف بالأماكن (والسلطات الموجودة بها (التى ينقل اليها الأشخاص الطائرة لقوة قاهرة وفقا لنص

الجهة والسلطة وجهة الاختصاص	عنـــوان البريد
السلوم :	٧
مصلحة الحدود	مفتش مصلحة الحدود بالسلوم
ادارة جوازات السفر	مفتش مصلحة الحدود بالسلوم
مجلس الصحة البحرية والكورنتينات	ضابط الكورنتينات بنقطة الكورنتينة بالسلوم
مصلحة الصحة العمومية	مفتش الصحة بمستشفى السلوم
مصلحة الجمارك	مندوب الجمارك بالسلوم
مصلحة البريد	وكيل مكتب البريد بالسلوم
مصلحة الموانى والمنائر	رئيس الميناء بالسلوم
مرسى مطروح :	
مصلحة الحدود	محافظة الصحراء القربية بمرسى مطروح
ادارة جوازات السفر	محافظ الصحراء الغربية بمرسى مطروح
مجلس الصحة البحرية والكورنتينات	ضابط الكورنتينات بنقطة الكورنتينة بمرسى مطروح
مصلحة الصحة العمومية	مفتش الصحة بمرسى مطروح
مصلحة الجمارك	مندوب الجمارك بمرسى مطروح
مصلحة البريد	وكيل مكتب البريد بمرسى مطروح
مصلحة الموانى والمنائر	رئيس الميناء بمرسى مطروح

"ج"

والبريد والبضائع بوسائل النقل الأرضية للتخليص عليها فى حالة نزول المادة (٥) من الترخيص

العنوان التلغرافى	رقم التليفون
الحدود بالسلوم الحدود بالسلوم الكورنتينات بالسلوم الصحة بالسلوم الجمارك بالسلوم البريد بالسلوم الفنارات بالسلوم	يجوز استعمال الخط التلغرافى للمواصلات التليفونية فى ساعات معينة من النهار ويعطى العامل التوصيلة المطلوبة عند الطلب.
المحافظة بمطروح المحافظة بمطروح الكورنتينات بمرسى مطروح الصحة بمرسى مطروح الجمارك بمرسى مطروح البريد بمرسى مطروح الفنارات بمرسى مطروح	يجوز استعمال الخط التلغرافى للمواصلات التليفونية فى ساعات معينة من النهار ويعطى العامل التوصيلة المطلوبة عند الطلب. توصيلة رقم ٦٥ إلى تحويلة المحافظة

الجهة والسلطة وجهة الاختصاص	عنــوان البريد
القنطرة :	
صلحة الحدود	مأمور الحدود بالقنطرة شرق
ادارة جوازات السفر	مأمور الحدود بالقنطرة شرق
مجلس الصحة البحرية والكورنتينات	ضابط الكورنتينات بنقطة الكورنتينة بالقنطرة
مصلحة الصحة العمومية	حكيمباشي مستشفى العزل بالقنطرة
مصلحة الجمارك	مأمور الجمرك بالقنطرة
مصلحة البريد	وكيل مكتب البريد بالقنطرة
بورفواد :	
ادارة جوازات السفر	حكمدار بوليس قنال السويس ببور سعيد
مجلس الصحة البحرية والكورنتينات	مدير مكتب الكورنتينات ببورسعيد
مصلحة الصحة العمومية	مفتش الصحة ببورفؤاد
مصلحة البريد	وكيل مكتب البريد ببورفؤاد
مصلحة الجمارك	مدير جمرك بورسعيد
العريش :	
ادارة جوازات السفر	محافظة سيناء بالعريش
مصلحة الصحة العمومية	محافظة سيناء بالعريش
مصلحة الجمارك	مفتش الصحة بمستشفى العريش
مصلحة البريد	مندوب الجمارك بالعريش
	وكيل مكتب البريد بالعريش

العنوان التلغرافى	رقم التليفون
الحدود بالقنطرة	القنطرة رقم ١٥
الحدود بالقنطرة	القنطرة رقم ١٥
الكورنتينات بالقنطرة	القنطرة رقم ٤
مستشفى العزل بالقنطرة	القنطرة رقم ٤
الجمارك بالقنطرة	القنطرة رقم ١١
البريد بالقنطرة	سنترال القنطرة
حكمدار البوليس ببور سعيد	بور سعيد ٧٩٤
الكورنتينات	بورسعيد رقم ١٥٤
الصحة ببور فواد	بور سعيد رقم ٧٨٨
البريد ببور سعيد	بور سعيد رقم ٤٤ و٥٦٧
الجمارك ببور سعيد	بور سعيد رقم ٢٠٨
المحافظة بالعريش	يمكن استعمال تليفون سكة حديد فلسطين بعمل الترتيب اللازم مع ادارة السكة الحديد
المحافظة بالعريش	
الكورنتينات بالعريش	
الصحة بالعريش	
الجمارك بالعريش	
البريد بالعريش	

ملحــ

كشف بعنوانات السلطات فى موانى التخليص الجوية والأماكن المقررة من

الجهة والسلطة وجهة الاختصاص	عنـــوان البريد
الاسكندرية (الميناء الغربية) :	
مجلس الصحة البحرية والكورنتينات	مدير مجلس الصحة البحرية والكورنتينات بالاسكندرية
مصلحة الصحة العمومية	مفتش الصحة بمكتب صحة الميناء بالاسكندرية
مصلحة الجمارك	مدير جمرك الاسكندرية
مصلحة البريد	رئيس مكتب الحركة أو المراقب أو مساعد المراقب أو مكتب السكرتارية بمكتب البريد بالاسكندرية
مصلحة الموانى والمنائر	مدير عام الموانى والمنائر برأس التين بالاسكندرية
ادارة الجوازات	حكمدار بوليس الاسكندرية
مجلس الصحة البحرية والكورنتينات	رئيس نقطة الكورنتينة بأبى قير
مصلحة الصحة العمومية	مندوب الكورنتينات بأبى قير
مصلحة الجمارك	مدير جمرك الاسكندرية
مصلحة البريد	وكيل مكتب البريد بأبى قير
ادارة جوازات السفر	حكمدار بوليس الاسكندرية

ـق (د)

بصفة استثنائية لنزول الطائرات وفقا لنصوص المواد ٥ و٦ و١٤ الترخيص .

العنوان التلغرافى	رقم التليفون
مكتب الكورنتينات بالاسكندرية	اسكندرية ٥٥٤٢
مكتب صحة الميناء بالاسكندرية	اسكندرية ٢٥٥٩
تفتيش جمرك الاسكندرية	اسكندرية ٩٤٧
	اسكندرية ٢٣٦٥
البريد بالاسكندرية	اسكندرية ٣٢٦١
	اسكندرية ١٤٩
	اسكندرية ٨١٦
	اسكندرية ٣٢٥٤
الفنارات بالاسكندرية	اسكندرية ٣٢٥٥
	اسكندرية ٣٢٥٦
المحافظة بالاسكندرية	اسكندرية ٣٥٠١
الكورنتينات بأبى قير	الرمل ٦٣٠
مندوب الكورنتينات بأبى قير	الرمل ٦٣٠
تفتيش جمرك الاسكندرية	اسكندرية ٩٤٧
البريد بأبي قير	
المحافظة بالاسكندرية	اسكندرية ٣٥٠١

الجهة والسلطه وجهة الاختصاص	عنـــوان البريد
مصر الحديدة (مطار سلاح الطيران الملكى البريطانى) :	
مجلس الصحة البحرية والكورنتينات	ضابط الكورنتينات بنقطة الكورنتينة بمصر الحديدة
مصلحة الصحة العمومية	مفتش الصحة رقم ١٣ شارع سعيد بمصر الحديدة
مصلحة الجمارك	المدير المحلى لجمرك مصر
مصلحة البريد	مراقب البريد أو فى غيابه رئيس مكتب الحركة بمكتب البريد العام بالقاهرة
ادارة جوازات السفر	مأمور قسم مصر الحديدة
وادى حلفا (بترتيب خاص مع حكومة السودان) :	
مجلس الصحة البحرية والكورنتينات	مفتش الصحة بوادى حلفا
مصلحة الصحة العمومية	مفتش الصحة بوادى حلفا
مصلحة الجمارك	مندوب مصلحة الجمارك المصرية بوادى حلفا
مصلحة البريد	وكيل مكتب البريد بوادى حلفا
ادارة جوازات السفر	مدير وادى حلفا
الأماكن المقررة بصفة استثنائية لنزول الطائرات :	
السلوم مرسى مطروح القنطرة (فى الحالات الاستثنائية فقط) العريش	للاطلاع على كشف السلطات وعناوينها الخ . بهذه الأماكن انظر جدول (ج) .

العنوان التلغرافى	رقم التليفون
الكورنتينات بمصر الحديدة	زيتون ٤٣٩
الصحة بمصر الجديدة	زيتون ٤٣٩
جمرك مصر	مدينة ٩٩٧
البريد بالقاهرة	بستان ٥٣٢١
قسم مصر الجديدة	زيتون ١١١١
مسبار بوادى حلفا	
مسبار بوادى حلفا	
مندوب الجمارك بوادى حلفا	
البريد بوادى حلفا	
المدير بوادى حلفا	

الملحـ

كشف بعنوانات السلطات التى ترسل لها صور جداو

ملاحظة : يجب على الشركة أن ترسل الى السلطات المذكورة بع
على المكاتب المحلية ومندوب

الجهة والسلطة وجهة الاختصاص	عنـــوان البريد
وزارة المواصلات :	مراقب عام الطيران المدنى بوزارة المواصلات بالقاهرة
مجلس الصحة البحرية والكورنتينات	رئيس مجلس الصحة البحرية والكورنتينات بالاسكندرية
مصلحة الصحة العمومية (قسم الأوبئة)	مدير قسم الأوبئة بمصلحة الصحة العمومية بالقاهرة
مصلحة الجمارك	مدير عام مصلحة الجمارك بالاسكندرية
مصلحة البريد	مدير عام مصلحة البريد بالقاهرة
مصلحة الحدود	مدير عام مصلحة الحدود بالقاهرة
مصلحة خفر السواحل ومصائد الأسماك	مدير عام مصلحة خفر السواحل ومصائد الأسماك بالاسكندرية
مصلحة الموانى والمنائر	مدير عام مصلحة الموانى والمنائر برأس التين بالاسكندرية
ادارة الأمن العام	مدير عام ادارة الأمن العام بوزارة الداخلية بالقاهرة
مصلحة التلغرافات والتليفونات	مفتش عام مصلحة التلغرافات والتليفونات بالقاهرة

-ق (٨)

ومواعيد الخطوط الخ وفقا لنص المادة ١٤ من الترخيص
عددا كبيرا من صور جداول ومواعيد الخطوط الخ لتوزيعها على السلطات المذكورة .

العنوان التلغرافى	رقم التليفون
المواصلات بالقاهرة	بستان ٥٢٠١
مجلس الكورنتينات بالاسكندرية	اسكندرية ٩
الأوبئة بالصحة بمصر	بستان ٣٤٧٩
مدير عام الجمارك بالاسكندرية	الاسكندرية ٤٧١٤
البريد بالقاهرة	بستان ٥٣٢١
الحدود بالقاهرة	بستان ٧١٧٢
عموم السواحل بالاسكندرية	الاسكندرية ٣٢٥٢
المنائر بالاسكندرية	الاسكندرية (٣٢٥٤ و ٣٢٥٥ و ٣٢٥٦ و ٨١٦)
أمن خاص بالقاهرة	بستان ٥٦٢
سبراد بالقاهرة	مدينة ١٠٠٠

الملحق "و"

الاجراءات التى تتخذ فى موانى التخليص الجوية لدى وصول وسفر الطائرات وفقاً لنصوص المادتين ٥ و ٦ من الترخيص :

١ — الاجراءات التى تتخذ لدى وصول الطائرات من الخارج :

(ا) الكورنتينات والصحة العمومية :

على الطيار أن يقدم فورا إلى ضابطى الكورنتينات والصحة العمومية كل ما تتطلبه مصلحتا الكورنتينات والصحة العمومية بالقطر المصرى من المستندات على الوجه وبالشكل المطلوب وعلى الشركة تنفيذ كل ما تصدره سلطات الكورنتينات والصحة العمومية من الأوامر بشأن الطائرة وما تحمله من الأشخاص والبريد والبضائع .

(ب) الأمن العام :

يجب أن تحمل كل طائرة تصل إلى القطر المصرى من الخارج كشفا من نسختين بجميع الركاب المسافرين عليها وكشفاً آخر من نسختين بمستخدمى الطائرة ويتضمن الكشفان المذكوران كافة البيانات التى تتطلبها إدارة الأمن العام . وعلى الطيار أن يقدم هذين الكشفين عند وصوله لضابط الجوازات لفحصهما . وعلى الشركة أن تقدمهما له فى أى وقت بعد ذلك كلما طلب منها .

وعلى الركاب ومستخدمى الطائرة عند وصولهم إلى الميناء الجوى المعين من الخارج أن يقدموا لمراقبة الجوازات جوازات سفرهم أو أية مستندات سفر أخرى مؤشرا عليها من الحكومة المصرية بالسماح لهم بالدخول فى القطر المصرى .

(ج) الجمارك :

يجب على الطيار أن يقدم إلى ضابط الجمارك كتاب سير الطائرة ومنافستو الجمارك وحافظة الشحنة وسائر ما تتطلبه مصلحة الجمارك المصرية من المستندات الأخرى محررة على الوجه وبالشكل المطلوب .

(د) سلطة الميناء الجوى :

على الطيار أن يقدم إلى سلطه الميناء الجوى المختصة كتاب سير الطائرة لفحصه واقرار الوصول محررا على الوجه وبالشكل المطلوب .

٢ — الاجراءات التى تتخذ عند سفر الطائرات إلى الخارج :

(ا) الجمارك :

تقدم الشركة إلى ضابط الجمارك كتاب سير الطائرة ومنافستو الجمارك وحافظة الشحنة وسائر ما تتطلبه مصلحة الجمارك المصرية من المستندات محررة على الوجه وبالشكل المطلوب وعلى الشركة أن تحصل على شهادة باستيفاء الاجراءات (شهادة تمكين) من ضابط الجمارك .

(ب) سلطة الميناء الجوى :

على الشركة أن تقدم إلى سلطة الميناء الجوى المختصة شهادة التمكين الجمركية الخاصة بالطائرة وكذا دفتر سير الطائرة ومتى قدمت هذه الشهادة وبعد أن تدفع الشركة الرسوم المستحقة تصدر سلطة الميناء الجوى المختصة اذن السفر للطائرة من نسختين بعد أن تختم دفتر سير الطائرة .

(ج) الأمن العام :

على الشركة أن تقدم إلى مراقبة الجوازات نسخة من اذن السفر وكشفا من صورتين مشتملا على أسماء الركاب والموظفين الذين تقلهم الطائرة وكافة البيانات التى تتطلبها إدارة الأمن العام . ويجب أن تكون جوازات أو مستندات السفر الخاصة بالركاب ومستخدمى الطائرة جاهزة لفحصها بمعرفة مراقبة الجوازات .

(د) الكورنتينات والصحة العمومية :

على الشركة أن تقدم لضابط الكورنتينات نسخة من إذن السفر وعليها أن تحصل منه على كافة المستندات التى قد تكون لازمة .

٣ ـ نقل البضائع غير الخالصة الرسوم :

البضائع الواردة من الخارج المنوى نقلها بالمرور فوق القطر المصرى أو تسليمها فى القطر المصرى فى ميناء جوى أو مكان خلاف ميناء التخليص الجوى الذى وصلت فيه الطائرة يمكن نقلها غير خالصة الرسوم بمعرفة الشركة وذلك بترخيص من سلطة الجمارك بميناء التخليص الجوى الذى وصلت فيه الطائرة مع مراعاة الاجراءات الآتية :

أولا ـ على الشركة أن تقدم لضابط الجمارك فى ميناء التخليص الجوى الذى وصلت فيه الطائرة كشفا بالبضائع المطلوب نقلها غير خالصة الرسوم ويختم ضابط الجمارك البضائع المذكورة .

ثانيا ـ فيما يتعلق بالبضائع المطلوب تسليمها فى القطر المصرى على الشركة لدى وصول البضائع المذكورة فى الميناء الجوى أو المكان الذى ستفرغ فيه لتسليمها ـ أن تنقل فورا البضائع المذكورة إلى

المكان المعد للتخليص الجمركى فى ذلك الميناء الجوى أو المكان مصحوبة بصورتين من الكشف الذى قدم إلى ميناء التخليص الجوى الذى وصلت فيه الطائرة موقعا عليه من سلطة الجمارك فيها .

ثالثا — فيما يتعلق بالبضائع المنقولة بالمرور فوق القطر المصرى على الشركة أن تقدم البضائع المذكورة لفحصها بمعرفة السلطة الجمركية فى ميناء التخليص الجوى الذى ستغادر منه الطائرة مصحوبة بصورتين من الكشف الذى قدم إلى ميناء التخليص الجوى الذى وصلت فيه الطائرة موقعا عليه من سلطة الجمارك فيها .

استغلال النقل الجوى فى انجلترا

صدر فى بريطانيا قانون الطيران المدنى فى أول أغسطس سنة ١٩٤٦ وهو الذى ضم شركات الطيران الانجليزية الى بعضها فى مجموعة واحدة

ثم جاء بعد ذلك قانون الملاحة الجوية البريطانية بتاريخ أول أبريل سنة ١٩٤٩) منشور فى مؤلف الصاغ بومون طبعة لندرة سنة ١٩٥١ صفحة ٩٠٣) — وهذا القانون الأخير لم يترك من الشركات الانجليزية سوى شركتين اثنتين كبيرتين لاستغلال الخطوط الجوية الدولية وهما (ب واك) شركة الخطوط الجوية البريطانية فيما وراء البحار و (ب ى ا ك) شركة الخطوط الجوية البريطانية الأوربية وهذا تركيز مقصود من الدولة . (ض . ص)

بحث قانونى

فى تطور سيادة الدولة على فضائها الجوى

بقلم المرحوم الأستاذ حسن فؤاد طوب صقال
رئيس الادارة التشريعية بمصلحة الطيران المدنى
وعضو جمعية اكاديمى القانون الدولى بلاهاى

بينما كنت أقلب فى بعض أوراقى القديمة ، عثرت على مقال نشر لى من نيف وربع قرن [1] عن « الملاحة الجوية المدنية وشركات الطيران فى مصر » . وكان موضوعه يدور من جهة حول تحذير الحكومة من الانصياع إلى طلب الحكومة البريطانية احتكار الجو المصرى لشركات الطيران البريطانية ، إذ فى ذلك اعتداء صارخ على حقوق سيادتنا على الفضاء الجوى الذى يعلو بلادنا . ومن جهة أخرى بينت النظرية السائدة فى ذلك الحين لحرية الهواء ، والفارق بينها وبين حرية البحار ، وما دار فى شأن ذلك من الجدل ومن الاتفاقات الدولية . وخلصت من ذلك إلى القول بأن ما يطلبه البريطانيون يتنافى مع المبادئ التى قررتها اتفاقية باريس فى سنة ١٩١٩ . والتى لابد وأننا سننضم اليها فى يوم ما ، فنقع فى تناقض يؤسف له فى علاقاتنا الدولية . وعلى العموم فان فى اجابة طلب الحكومة البريطانية تمكيناً لهم من احتلال أجوائنا . بعد أن استحلوا غصباً احتلال أراضينا ومياهنا . تنفيذاً لنظريتهم الفاسدة التى ضمنوها أحد تحفظاتهم الأربعة المشئومة : من تأمين مواصلات الأمبراطورية . هذه

(١) مقال افتتاحى نشر فى جريدة كوكب الشرق بالعدد ٧١٩ الصادر بتاريخ أول يناير سنة ١٩٢٧

المواصلات التى كانوا يقنعون بما فى طريقها من أرض وماء ، فأصبحوا يرون أنها لابد وأن تشمل أيضاً ما يصادفهم من الأجواء . ثم أهبت بالحكومة أن لا تخلق للسياسة المصرية قناة سويس آخرى من الجو . وطلبت اليها أن تعلن فوراً السيادة المصرية التامة والمطلقة على الجو الذى يعلو اقليمنا [١] كما نصت اتفاقية باريس . حتى تحافظ بذلك على سيادتنا الجوية التى ابتدأت الدول إلى التطلع اليها .

أوحت إلى هذه التأملات فى ماضينا ، وهذه الفكرة التى طرقت مخيلتى من قبل أن يدب الطيران المدنى فى مصر على رجليه وينشأ هذه النشأة المباركة ، أن أتحدث إلى حضرات الزملاء عن تطور سيادة الدول على الفضاء الذى يعلو اقليمها . وأبين لهم على وجه خاص مسلك الدولة البريطانية فى المؤتمرات التى عقدت لتقرير هذه السيادة ، ليظهرلهم بجلاء كيف أنها تستحل الاعتداء على السيادة المصرية ، وتستهين بالمبادئ فى سبيل خطتها الاستعمارية .

حرية الهواء وحرية الماء

وقبل أن أشرح هذا التطور ، يجدر بى أن أحدد الفارق بين حرية الهواء ، وبين حرية الماء ، إذ أنه يوجد خلط دائم بينهما .

فنظرية حرية الهواء تأتت من اعتباره : res Communis أى شئ مباح للعموم . فلا يمكن للانسان أن يتحكم فيه تحكماً كلياً . أو أن يحوزه أو يحوله وفق ارداته . ومادام الأمر كذلك فلا يجوز للدولة أن يدعى السيادة على ما لا يمكنها السيطرة عليه . وأول من قال بهذه الحرية ودافع عنها دفاعاً حاراً كان الأستاذ « بول فوشيل » وقد استمد هذه النظرية بلاشك من نظرية أبى القانون الدولى « هوجوجروسيوس » عن أعالى البحرر المسماة « مارى ليبروم » لعدم استطاعة الدولة فى كل أن تسيطر

---

(١) لم تتقرر هذه السيادة إلا بالمرسوم بقانون رقم ٥٧ لسنة ١٩٣٥ بشأن الملاحة الجوية وبعد أن عقــدت مع الحكومة البريطانية اتفاقية للطيران فى سنة ١٩٣١ تمس صراحة هذه السيادة .

ملاحظة : نشرنا نص ترخيص ٩ أغسطس سنة ١٩٣١ للشركة البريطانية بين صفحات هذه المجموعه .

وننبه إلى أنه غير معمول به على كل حال ، منذ ٢٩ مايو سنة ١٩٤٧م (ض.ص)

مقصورة على الدولة . وهذا الاقليم يشمل أراضى الدولة الرئيسية وأراضى مستعمراتها والمياه الاقليمية الملحقة بها .

فمن واقع هذه المادة التى لا تدع مجالا للشك فى سيادة الدولة الكاملة على الفضاء الجوى الذى يعلوها ، ترى أنه ينبنى على ذلك خضوعه لتشريعها ورقابتها الفعالة وحقها المطلق فى ممارسة نظام البوليس الجوى فلها أن تنظم المرور الجوى فيه وأن تمنح أو تمنع الملاحة الجوية فيه كما تشاء ولمن تشاء : مع تقييد طفيف لما ورد فى المادة الثانية من الاتفاقية وهو تعهد كل دولة بأن لا تمنع الملاحة فوق أراضيها المرور غير العدوانى (٣) فى وقت السلم إذ روعيت فيه الشروط الواردة فيها . وهى : استصدار ترخيصات سابقة لمرور الخطوط الجوية المنتظمة . أما طائرات الدولة والطائرات الحربية فلا بد من أخذ اذن خاص فى كل مرة .

والتعبير (بالمرور غير العدوانى) هو تعبير كما نرى غير محدد ، قد يترك الباب مفتوحاً لتعسف الدول فى تفسيره ، أو على الأقل يتركه لمحض تقديرها . ولا عجب فى ذلك لأنه من عمل المندوب البريطانى ، الذى جرياً مع تقاليده العتيقة أراد أن يحشو هذه الاتفاقية بألفاظ مبهمة حتى يجد منها مخرجاً عند الاقتضاء ، إلا أننا نجده مدوناً أيضاً فى القانون البحرى الانجليزى ، ولذلك يمكننا أن نتصور أن المقصود منه ، إذا أحسنت النيات ، هو احترام مصالح الدولة المطير فوقها : بأن لا يطير فوق المناطق المحرم الطيران فوقها ، وأن لا يلقى عليها بالمظلات بضائع أو مواد محرمة فيها ، أو أن يكون هذا الطيران وسيلة للجاسوسية عليها أو بث الدعايات السياسية والاجتماعية بين أفرادها ، وفيما عدا ذلك فاننا نعتقد أنه أعطى طائرات الدول المتعاقدة والمنضمة حرية المرور فوق بعضها البعض الآخر ، على شريطة عدم التفرقة فى المعاملة بين احداها وبين

(3) Freedon of innocent passage (Passage in offensif

الأخرى أو بين طائراتها الوطنية ، إلا فيما يتعلق بحق هذه الأخيرة فى النقل الداخلى وقصره عليها وحدها [1].

فاتفاقية باريس هذه فيما يختص بسيادة الدولة على فضائها الجوى قد قررت هذه السيادة تامة ومطلقة ، فيما عدا بعض التقيدات الطفيفة التى رأيناها ، إلا أنه مما يؤسف له أن هذه المبادئ التى تضمنتها هذه الاتفاقية لم يكن لها الصفة العالمية ، لأنها أخرجت من نطاقها الدول المعادية من جهة ، ثم من جهة أخرى فقد ظلت بعض الدول الهامة بمنأى عنها لعدم تصديقها عليها وهى الولايات المتحدة ، كما أن البعض الآخر لم ينضم اليها وهى روسيا والبرازيل والمكسيك وألمانيا والمجر وتركيا ومصر . وكانت الولايات المتحدة تبغى أن تضمن هذه الاتفاقية حريات أوسع للخطوط الدولية المنتظمة . إلا أنها اصطدمت داخل المؤتمر بالنظرية البريطانية وهى : تنظم الملاحة الجوية اقتصادياً لا إطلاق حريتها . مما حدا بها أن لا تصادق عليها ، ثم إلى أن تسعى لعقد اتفاقية خاصة مع باقى الدول الأمريكية معروفة باسم « اتفاقية ألبان أمريكان للطيران التجارى » أو اتفاقية هافانا الموقعة فى ٢٠ فبراير سنة ١٩٢٨ [2] تراعى فيها هذه الحرية بمدى أوسع .

وعلى ضوء ذلك يمكن تلخيص الموقف فى ذلك الحين بأن الاتفاقات الدولية المختلفة لم تفتح الجو للطيران عموماً ، وإنما مكنت الطيران فيه بعد اتباع بعض الاجراءات وأهمها الترخيص السابق بالهبوط لطائرات الخطوط المنتظمة ، ولكنها فتحت بالعكس الأبواب لعقد اتفاقات ثنائية بين الدول تراعى كل منها فيها مصالحها الخاصة .

---

(١) يجدر الاشارة هنا إلى أن هذه الاتفاقية حرمت على الدول المتعاقدة أن تمنح الدول غير المتعاقدة أية ميزات مهما كانت حتى تستبعد بذلك طائرات الدول المعادية ولو أن البروتوكول قد خفف هذه الحدة نوعا ما .

(٢) نشرنا نصوص هذه الإتفاقية (هافانا) باللغة الفرنسية فى مجموعة التشريعات المصرية النسخة الأفرنجية سنة ١٩٥٤ (ض . ص)

وقبل أن ننتقل من هذا الموضوع ، يحسن بنا أن نقف عنده قليلا لنحلل مسلك الدولة البريطانية العجيب ، التى خشيت أن تخرجها حرية الهواء من عزلتها المقدسة ، فوضعت أمام مؤتمر باريس العراقيل ، ولم تكتف بالنص فيه على سيادة الدولة التامة والمطلقة على الهواء ، فعممتها وجعلتها شاملة للمستعمرات . ولنقارن ذلك بمسلكها المريب الذى أرادت به احتكار جونا أو احتلاله كما قدمت . وأغلب الظن أنها بالرغم من تصريح ٢٨ فبراير سنة ١٩٢٢ الذى أعلنته ، فانها بعملها هذا كانت تعتبر أن مصر لا تزال فى نطاق محمياتها . وتعتبر تبعاً لذلك أن جوها داخل اقليمها كما نصت المادة الأولى من اتفاقية باريس . والا فبأى شئ يمكن تفسير طلبها منا عدم التصريح لغيرها من الدول بتسيير خطوط جوية إلا بعد مشاورتها فى شأنه . وبمعنى آخر أن تتعهد الحكومة المصرية بأن تتبع سياستها أو سيادتها الجوية لسياسة الحكومة البريطانية . إلا أنه من حسن الحظ أن الوزارة العدلية الائتلافية التى كانت تتولى الحكم إذ ذاك لم تسمح بمثل هذا الاعتداء الشائن ، كما وأنها لم تستطع فض الطلب أصلا . وعقدت معها اتفاقاً ثنائياً مؤقتاً فى ٦ مارس سنة ١٩٢٧ [٢] حرصت فى مادته ٢١ على النص بأنه ليس من شأن هذا الاتفاق أن يمنح الطرف الآخر أى امتياز أو احتكارا . ثم عند تولى الوزارة الصدقية الأولى الحكم عقدت معها فى ٩ أغسطس سنة ١٩٣١ اتفاقاً ثنائياً دائماً لمدة عشرين سنة حرص وزير المواصلات فى مذكرته التى تقدم بها إلى مجلس الوزراء على أن يشير فيها إلى أن عقد مثل هذا الاتفاق « لن يؤثر بحال من الأحوال على سيادة الدولة » وعلل ذلك بجملة تعليلات لا نرى أنها تنهض دليلا على ذلك .

(١) قالت المذكرة : « ولا يفوتنى أن أشير هنا الى أن هذا الترخيص لن يؤثر بحال من الأحوال على سيادة الدولة (كذا !) لأن مرور طائرات أجنبية تابعة لدولة ما داخل حدود أراضى دولة أخرى والنزول فى مطاراتها لا يمس سيادة تلك الدولة . فنى مطار لندن قامت الشركات الأجنبية بإعداد حظائر لطائراتها وورش ومستودعات لتنظيم خطوط جوية بين انجلترا والقاره الأوربية وهى : الخ » ولكن فاته أن يذكر هل تحتل لندن جنود هذه الدول وهل هى طلبت احتكار الجو الانجليزى أم لا .

(٢) نشرنا نص هذا الاتفاق المؤقت فى هذه المجموعة .

وكذلك نشرنا اتفاق صدقى — دوس سنة ١٩٣١ (ص ٠ ض)

ولكنه لأمر ما لم يشر إلى مدى تأثير المادة ٢٠ من الاتفاق على السيادة المصرية . لأنها تخول حق النقل الداخلي للشركة البريطانية بعد موافقة مجلس الوزراء . كما وأن الملحق الذى فصلت فيه الخطوط المرخص بها قد اقتصر على ذكر البلدان المصرية المصرح بالنزول فيها ولم يذكر فيه البلدان السودانية على اعتبار أنها من الاقليم المصرى . فما لا شك فيه أن كل هذه الأمور تمس السيادة المصرية على جوها . ولذلك فاننا انتهزنا أول فرصة لانهاء هذا الاتفاق مستندين على ماخولته لنا المادة ٢٥ منه من حق انهائه قبل انتهائه وتم ذلك فى ٢٩ مايو سنة ١٩٤٧

ومهما يكن من الأمر ، وفيما عدا هذا الاتفاق الثنائى الشاذ الذى يمكن ادراك ظروفه بسهولة ، فان سياسة مصر الجوية كانت دائماً من واقع اتفاقياتها الثنائية الأخرى بعد الحرب الأخيرة ، تراعى بل وتتشدد فى المحافظة على سيادتها الهوائية . ولو أنها لم تنضم إلى اتفاقية باريس كما قدمت ، ولا إلى الاتفاقيات الجماعية التى تفرعت منها (1)، إلا أنها كانت تنفذ عملياً وطواعية ما كان فى صالحها من شروطها وباخلاص أكثر

---

(١) هذه الاتفاقيات هى :

أ — اتفاقية فرسوفيا المعقودة فى ١٢ أكتوبر سنة ١٩٢٩ الخاصة بالنقل الجوى وعلى الأخص ببوالص الشحن ومسئولية الناقل .

ب — اتفاقية روما المعقودة فى ٢٩ مايو سنة ١٩٣٣ وبروتوكول بروكسل المعقود فى ٣٠ سبتمبر سنة ١٩٣٨ الخاصين بقواعد تعويض الغير عن الأضرار التى تحدث لأفراد وممتلكات الدولة المطاير فوقها . (عدلت باتفاقية روما الدولية ١٩٥٢/١٠/٧)

ج — اتفاقية روما المعقودة فى ٢٩ مايو سنة ١٩٣٣ الخاصة بتوحيد بعض قواعد الحجز التحفيظى على الطائرة .

د — اتفاقية بروكسل المعقودة فى ٢٩ سبتمبر سنة ١٩٣٨ الخاصة بتوحيد بعض قواعد الإنقاذ والمساعدة براً وبحراً .

هـ — اتفاقية جنيف المعقودة فى ١٩ يونيه سنة ١٩٤٨ الخاصة بالاعتراف دولياً بالحقوق على الطائرات .

ملاحظة : نشرنا فى هذه المجموعة نصوص هذه الاتفاقيات الدولية باللغة العربية بعد أن قمنا بترجمتها . (ض . ص)

من موقعها أنفسهم . وهى سياسة رشيدة تحتمها عليها ظروفها السابقة لأن أسطولها الهوائى لم يكن قد خلق إلا بعد سنة ١٩٣٣[١] ، وقد اقتصر فى الابتداء على النقل الداخلى ، ولم تخرج طائراتنا إلى الأقطار الشقيقة إلا قبيل الحرب العالمية الأخيرة . فلم يكن منطقياً أن تنضم مصر إلى هذه الاتفاقيات ، فتعطى ولا تأخذ أو أكثر مما تأخذ . لأنها تفرض عليها واجبات كثيرة لا تتعادل البتة مع الحقوق المدونة فيها ، لجدة عهدها اذ ذاك بممارسة الطيران الدولى .

حرية الهواء بعد الحرب العالمية الثانية

كانت هذه واقعة الحال قبل الحرب العالمية الثانية ، وليس حاجة إلى القول بأن احتفاظ الدول بمدى سيادتها على أجوائها أثناء الحرب الأخيرة ، كان أيضاً كبيراً جداً ، فقد طرحت كل هذه الاتفاقيات جانباً. واختطت كل دولة لنفسها سياسة حامية إلى أقصى الحدود ، فلما أن وضعت الحرب أوزارها ، وتغلبت الولايات المتحدة وشركاؤها . كان من الضرورى أن تسود نظريتها التى ضمنتها اتفاقية هافانا التى أشرت اليها . أضف إلى ذلك أن هذه الحرب الطاحنة قد أفادت الطيران فى حد ذاته ، فظهرت الطائرات الكبيرة السريعة البعيدة المدى . فهيأ كل ذلك الأفكار عن ذى قبل للتنازل — لا أقول عن كامل السيادة الجوية — بل عن شئ منها أو إذا شئتم فعلى الأصح ، الحد من اساءة استعمالها بلامقتضى . وكان من جراء ذلك أن أعدت الولايات المتحدة العدة لعقد مؤتمر دولى جامع لأربع وخمسين دولة فى مدينة شيكاغو سنة ١٩٤٤ وكان غرض الولايات المتحدة الأساسى بل أملها أن تصل من خلاله إلى تقرير مبدأ حرية الهواء . فدافعت دفاعاً حاراً عن هذه النظرية داخل المؤتمر وانضم اليها فى ذلك السويد وهولاندا ، إلا أنها اصطدمت

---

(١) راجع فى هذه المجموعة ترخيص شركة مصر للطيران الذى يبدأ نفاذه من ٢٦ مايو سنة ١٩٣٢ ولمدة ثلاثين سنة صفحة ٣٥٣ . (ض٠ص)

دائماً بالفريق الآخر بقيادة البريطانيين لباقى الدول الأوروبية. ذلك لأنها كانت تخشى أن تستعملها الولايات المتحدة رأس الكوبرى الذى ترتكز عليه لغزو أوروبا اقتصاديا . فوقفت فى سبيل اطلاق حرية الهواء بلاقيد .

والواقع اننا لو نظرنا إلى الأمر نظرة مجردة ، ومن واقع التجارب التى وقعت تحت حسنا ، لوجدنا أن هذه الحرية المطلقة للهواء تصطدم أول ما تصطدم لامع الشعور الوطنى فحسب ، بل مع موارد الدولة المالية ومقدرتها الفنية ، لاسيما فى الدول الصغيرة ذات المراكز الجوية الممتازة . كسويسرا ومصر. فقد تضطر إلى انشاء مطارات كثيرة تصلح لاستقبال الطائرات الضخمة الكبيرة ، وتزودها بالمعدات الدقيقة الحديثة ، وبالفنيين العديدين الصالحين ، فلا تستفيد منها بقدر ماتفيد غيرها . من ذلك يمكننا أن نفهم بسهولة معارضة الدول الصغيرة داخل المؤتمر لفكرة حرية الهواء المطلقة ، لا لأنها تقيد لحقها على سيادة فضائها الجوى فحسب ، بل على الأرجح لتعارضها مع مقدرتها المادية . كان من جراء تلك المعارضة أن لجأ المؤتمر إلى ايجاد حل وسط. وهو : التفرقة بين الطائرات غير المنتظمة وطائرات الخطوط المنتظمة . فأعطيت الحرية للأولى ،وقيدت بالنسبة للثانية ،أو على الصحيح نظمت فى اتفاقات ثنائية خاصة . الا أن مؤتمر شيكاغو هذا قد قرر فى مادته الأولى أيضا سيادة الدولة على فضائها الجوى سيادة تامة ومطلقة ثم تمخض عن جديد في عالم حرية الهواء وقسمها إلى خمسة درجات ، وهى التى نسمع عنها كثيرا ويعبرون عنها « بالحريات الخمس »[1].

وحريات الهواء الخمس ، ماهى الا تقييد لسيادة الدول على فضائها الجوى على خمس درجات أو على خمس صور.

---

(١) راجع اتفاق النقل الجوى المنظم الذى وقعته بعض دول قليله فى ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤ ولـكن مصر رفضت توقيعه . ترجمنا الى العربية أحكام هذا الاتفاق . (ض.ص)

١ – فالحرية الأولى : و الدرجة الأولى من الحد من هذه السيادة ، هى من حق عبور أراضى الدولة واختراقها دون توقف. وهذا النوع من الحريات يهيئ السبيل للنقل السريع إلى المسافات الشاسعة . إذ يسمح للطائرات أن تخترق جو الدولة رأسا إلى غايتها المقصودة .ويكاد يشبه هذا النوع من بعض الوجوه حرية الملاحة فى أعالى البحار.

٢ – والحرية الثانية أو الحد الثانى من سيادة الجو ،هى حق التوقف فى أراضى الدولة لأغراض غير تجارية ، أى فنية أو لتزويد الطائرة بالوقود والأطعمة . وهذه الحرية كما نرى تهيئ السبيل لانشاء خطوط دولية ممتدة بين الأقطار النائية . ونحن لا يمكننا أن نتصور حالة الطائرات الهولاندية الذاهبة إلى أندونسيا مثلا أو الطائرات الانجليزية الذاهبة إلى استراليا أو الأمريكية الآتية إلى مصر اذا حرمت من هذا الحق . ولذلك يمكن أن نصف هذا الحق بأنه انسانى ، بدليل أنه معترف به لبواخر الدول المحاربة فى البحار التى تستطيع أن ترسو فى الموانى المحايدة للتزود بالوقود والأغذية دون أن يعتبر ذلك خرقا لحياد هذه الدول .

وبالطبيعة لانضار الدول البتة فى سلامتها وأمنها من استعمال الدول الأخرى هاتين الحريتين استعمالا عاديا وقت السلم . أى اذا راعت فى الدول المطير فوقها تجنب الطيران فوق المناطق المحرمة ، ولم تكن فيها أداة دعاية سياسية أو اجتماعية . لذلك فقد أفرد مؤتمر شيكاغو لهاتين الحريتين اتفاقية خاصة يجوز للدول أن تنضم اليها على الأقل وتدعى باتفاقية العبور الجوى[1] وتركت باقى الحريات لانضمام من يرى من الدول الانضمام اليها . وتدعى باتفاقية النقل الجوى .

٣ – والحرية الثالثة أو الحد الثالث من السيادة ، هى حق انزال ركاب وبريد وبضائع واردة من الدولة صاحبة جنسية الطائرة ، إلى الدولة الهابطة فيها .

---

(١) هاتان الحريتان هما موضوع اتفاق الترانسيت الذى وقعته مصر مع اتفاقية شيكاغو فى ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤ وقد ترجمه الى العربية المرحوم الدكتور أحمد فهمى بحيرى ونشرناه فى هذه المجموعة (ض . ص)

٤ — والحرية الرابعة أو الحد الرابع من السيادة، هى حق أخذ كاب وبريد وبضائع مصدرة من الدولة الهابطة فيها الطائرة، إلى الدولة صاحبة جنسيتها.

وهاتان الحريتان متشابهتان. وكان الأجدر بهما أن يكونا شقين لحرية واحدة. وهما كما نرى يهيئان السبيل لربط تجارة الدولتين المعينتين ويسهلانها بينها.

٥ — أما الحرية الخامسة: أو الحد الخامس من السيادة — وهى بيت القصيد — فهى حق أخذ وانزال كاب وبريد وبضائع من والى أية دولة من الدول المتعاقدة. وأريد أن أنبه هنا إلى كلمة المتعاقدة، لأنه غير مسموح بذلك من الدول الأخرى غير المتعاقدة. وهذه الحرية هى الكلمة الأخيرة التى وصل اليها مؤتمر شيكاغو.

ولما كانت الدول الضعيفة تضامن بعض الوجوه من جراء استعمال الدول القوية لهذه الحرية، وأن هذه الأخيرة هى التى تفيد منها على الأخص لعدم تكافؤ الفرص بينهما، فقد أباحت الاتفاقية لهذه الدول أن تتحفظ عند التوقيع على الوثيقة النهائية، بالنص على عدم السماح للدول الأخرى باستعمالها فى اقليمها. أى أن من الجائز لها قبول الحريات الأربع الأولى فقط دون هذه الحرية الخامسة[1] كما أنه أبيح للدول التى تقبل هذه الحرية أن تتحفظ عند التوقيع أيضا بالنص على عدم السماح للدول الأخرى باستعمال حق النقل الداخلى فى أراضيها.

وعلى ذلك، فلو أن الغرض الأساسى من المؤتمر كان ايجاد حل لمسألة حرية التجارة الهوائية، الا اننا رأينا أن الدول لم تصل بعد إلى حل موفق لها، ومن المحتمل أن لاتصل إلى هذا الحل فى المستقبل القريب. ذلك لأنه من الصعب عليها جدا أن تتنازل بسهولة عن مميزات سيادتها، وتفتح أجواءها لكل طارق. ونحن نعلم أثر الدعايات فى الشعوب والأمم فى عصرنا هذا. فمن هذه الناحية، ولعدم قدرة الدول

---

(١) هـذا ما فعلته تركيا عند التوقيع على اتفاق النقل الجوى المنتظم فى ١٩٤٤/١٢/٧ فقد وافقت على الحريات الأربعة ورفضت قبول الحرية الخامسة. (ض. ص)

على التحكم فى الهواء تحكما تاما ومستمرا يمكنها من منع تعرضها لمختلف الأخطار ، فانها لن تصل هكذا إلى هذا الغرض المنشود .

الا أن بعض الدول التى وقعت هذه الاتفاقية قد حاولت أن تضرب لغيرها مثلا فى السخاء التعاقدى ، وأرادت أن تقرر هذه الحرية الخامسة المطلقة عن طريق الاتفاقات الثنائية . وهى التى تعرف « باتفاق برموده » المعقود بين الولايات المتحدة وانجلترا فى ١١ فبراير سنة ١٩٤٦ . ومن حذا حذوهما من قلة الدول (١) . وفى هذه الاتفاقية ترى أن الولايات المتحدة قد تنازلت عن نظريتها التقليدية التى رأينا والتى ظلت تدافع عنها وهى حرية الجو المطلقة ، لكى ترضى بحرية خامسة مقيدة أومنظمة ، إلى درجة أن تضافر مجهودها مع مجهود شريكتها فى هذا الاتفاق فى مؤتمر جنيف المنعقد فى نوفمبر سنة ١٩٤٧ للنظر فى قواعد الحرية الخامسة هذه ، وأرادت أن تحمل الدول الأخرى على عقد اتفاق جماعى على نمط اتفاق برموده مما سبب فى النهاية فشل المؤتمر .

وعلى العموم ، فاننا لانغمط هذا الاتفاق حقه ، فهو أهم اتفاق ثنائى حدث بين الدول الأعضاء فى اتفاقية شيكاغو ، لأنه يعطى الدولتين المتعاقدتين مزايا حرية خامسة قاصرة على أساس أنها لاتطبق فى الدولة عموما بل على خطوط معينة وفى موانى جوية محددة ولحمولة وعدد رحلات محدودة . وعلى أن تصادق الدولتان على الأجور المستعملة لذلك مقدما . والتقدم الذى أحرزه اتفاق برمودة على اتفاقية النقل الجوى الملحقة باتفاقية شيكاغو التى تتضمن الحرية الخامسة المطلقة ، هو كونه حل وسط بين النظريتين الأمريكية التى تقول بالحرية الجوية

(١) وقعت فرنسا مع كل من الولايات المتحدة وانجلترا اتفاقا نهائيا على نمط اتفاق برمودة .

المطلقة . والانجليزية التى تحدد وتنظم التجارة الدولية الجوية بما لايتعارض مع المصالح الاقتصادية الوطنية . والفرق الظاهر بين هذين الاتفاقين : هو أن اتفاق برمودة ولو أنه يطبق على التجارة الدولية حرية قاصرة الا أنه يطبق على جميع الدول على السواء . الأعضاء منها وغير الأعضاء، فى حال أن اتفاقية النقل الجوى ولو أنها تطبق حرية مطلقة للتجارة الدولية الهوائية ، الا أنها تقصرها على الدول الأعضاء فقط .

السيادة الجوية المصرية بعد اتفاقية شيكاغو

رأينا فيما مضى أن مصر لم تنضم الى اتفاقية باريس ولا الى الاتفاقيات المتفرعة منها ، اما لأن ظروفها الماضية لم تسمح لها بذلك ، واما على الأرجح لأن تجارتها الجوية لم تتطلب منها ذلك. ولكن بعد أن ساهمت فى نشر المواصلات الجوية فيها بقسط وافر، وتطلعت إلى النهوض من ركودها الماضى ، كان من الضرورى أن لاتظل بمعزل عن الأسرة الدولية . فلما دعتها الولايات المتحدة للمساهمة فى مؤتمر شيكاغو على اعتبار أنها من الدول المحايدة ، لبت الدعوة ، واشتركت فى المداولات ووقعت مع الدول فى ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤ اتفاقية شيكاغو وقد صدق مجلسى البرلمان على هذه الاتفاقية . وانتخبت مصر فى مجلس الهيئة الدولية المؤقتة للطيران المدنى ، وظلت تنتخب فى مجلس الهيئة الدائم إلى اليوم .(٢)

وتابعت سياسة عقد الاتفاقات الثنائية مع سائر الدول (١) وتم تصديقها على بعضها . وهى فى سبيل عقد مثل هذه الاتفاقات الثنائية مع الدول التى لم تعقد معها تلك الاتفاقات .

---

(١) أنظر هذه الاتفاقات فى الباب الثالث من هذه المجموعة وقد بلغت حتى أوائل نوفبر سنة ١٩٥٣ عشرين اتفاقا ثنائيا للنقل الجوى المنتظم وفيها مشروع مع ايران لم يتم بعد .

(٢) صدر قرار مجلس الوزراء فى نوفبر سنة ١٩٥٣ بتعيين قائد الفرقة الجوية أركان حرب عبد الحميد سليمان مندوبا لمصر لمدة ثلاث سنوات فى مجلس المنظمة الدولية للطيران بمونتريال .

ومن نافل القول أن نذكر هنا بأن الفريق المصرى فى المفاوضات لعقد هذه الاتفاقات ، يقظ كل اليقظة ، حتى لاتمس سيادة بلاده فى هذه الاتفاقات ، فلم يسمح مثلا بحق النقل الداخلى بين مدن القطر المصرى أو بينها وبين مدن السودان لدولة أجنبية ، حتى للانجليز أنفسهم على اعتبار أن شقى الوادى اقليم واحد والنقل بينهما يعتبر نقلا داخليا.[1]

*
* *

من هذا المختصر الذى سردته الآن ، عن تطور سيادة الدولة على فضائها الجوى ، يمكن أن نقر بأن التقدم فى الحد من سيادة الجو المطلقة والتامة كما عبر عنها فى المؤتمرات وفى الاتفاقيات الدولية للطيران ، ولو أنه لم يكن كبيرا ، الا أنه مع ذلك كان ذا بال . فالواقع أن هذه الدول التى وقعت هذه الاتفاقيات قد أظهرت تسامحا كبيرا ، وروحا عالية محمودة ، فلم تتمسك بالنظريات العتيقة السائدة ، واذا كانت بعض هذه الدول قد قبلت الأوضاع الجديدة بتحفظ ، فان لها كل العذر فى ذلك . لأنه يجب أن لاننسى أن مسألة السيادة هى احدى المسائل الشائكة التى ترفض الدول رفضا باتا قبول مجرد الدخول فى مناقشتها . وهى الحجر العثرة التى تتحطم عادة عليها كل المفاوضات بين الدول . كما وأنها الحجة غير المنقوضة التى تحاج بها الدول ، عندما تريد التخلص من وضع لايروقها ، فتدعى بتنافيه مع حقوق سيادتها أو استقلالها أو مصالحها الحيوية .

فاذا كان الأمر كما نرى ، فلابد اذن من تمجيد هذا العمل الذى أمكن الدول المجتمعة فى شيكاغو أن تصل اليه على متن الهواء . ولم تتمكن من الوصول إلى مثله فى المناسبات الأخرى. والذى خرجت

---

(١) راجع فى ذلك محضر اللجنة المشكلة لدرس بعض المسائل المتعلقة بالطيران المدنى بالسودان وقد اجتمعت بمقر مصلحة الطيران المدنى بمصر صباح يوم ٦/٩/١٩٥٣ برئاسة الدكتور ... مرعى وكيل وزارة الحربية لشئون الطيران واتخذت قرارات أبلغت فى حينها إلى حكومة السودان . (ض . ص)

به من ركودها التقليدى فى أحد الأوضاع التى يعبرون عنها فى العلاقات الدولية « النقط الميتة » التى تصطدم بها كل المفاوضات وتتهشم ، وتثار من جرائها الحروب الطاحنة .

وليس بعجيب أن يعزى مثل هذا الفضل لاتفاقيات الطيران لأنه ليس لمؤتمراته الصفة السياسية البحتة ، انما الفكرة فيها ترمى دائما إلى تكوين اتحاد دولى لمسائل الهواء ، كسائر الاتحادات الدولية ، التى يسود التفاهم فيها دائما بين الدول ، وتنتهى غالبا إلى اتفاق . واذا عنت لهذه المؤتمرات بعض المسائل السياسية ، كالتى سردناها بين المسائل الفنية ، فلكونها ليست فى الواقع حجر الزاوية التى يدور حولها المؤتمر من جهة ، ولغياب السياسيين المحترفين عن هذه المؤتمرات من جهة أخرى ، فان أعمالها كانت تكلل دائما بالنجاح . ولعمرى أنه لو دعى مؤتمر سياسى لتقرير أقل وضع للحد من سيادة الدول ، أوحتى للحد من اساءة استعمالها كما كان يريد المأسوف عليه المسيو بوليتس لما أمكن هذا المؤتمر أن يصل إلى أقل مما وصل اليه مؤتمر شيكاغو واتفاقياته المتفرعة منه فيما يتعلق بالسيادة على الجو.

١٧ فبراير سنة ١٩٥٢

حسن فؤاد طوب صقال
رئيس الإدارة التشريعية
بمصلحة الطيران المدنى بمصر

خاتمة

إنتقل إلى رحمة ربه كاتب هذا المقال بعد أشهر معدودات من تحريره ونشره . وانك لترى كيف بدأ عليه رضوان الله حياته العملية بالكتابة على أنهر الصحف عن تشريعات الطيران وقوانين الجو وأحكام

الملاحة الجوية منذ ربع قرن من الزمان ... مدافعاً فى ايمان ويقين عن سيادة بلاده الجوية واستقلال سماء مصر وأفاق وادى النيل القريب البعيد مجابهاً فى صراحة وشجاعة منقطعة النظير أساليب الاستعمار البريطانى منبهاً إلى حيله وأطماعه محذراً من شراكه وشباكه كاشفا ستر مكره السئ ودهائه الفريد فى بابه . . . وانك لترى من دراسة هذا البحث الموفق كيف ختم فواد طوب صقال حياته العامة بهذا المقال الوطنى الرائع الذى أودعه آخر أنفاسه المصرية الحارة الحرة ، وذلك فى تفكير قانونى عميق ومنطق فقهى سليم وبحث علمى دقيق وتحليل عملى دولى مقارن استحق منا التقدير لله الذى إصطفاه . . . والتسجيل للطيران الذى نعاه . . .

ضياء الدين صالح

مراجع فى سماء الوطن المصرى

١ — الرئيس الدكتور على ماهر فى القانون الدولى العام ص ٢٨٤—٢٩١

٢ — الدكتور محمد سامى جنينة فى القانون الدولى العام ص ٢٥٦— ٢٦٠

٣ — الدكتور محمد حافظ غانم فى القانون الدولى العام ص ٢٧٥—٠٠

٤ — الدكتور على صادق أبو هيف فى القانون الدولى العام ص ٣٨٥ — ٣٩٦

٥ — الدكتور حامد سلطان والدكتور عبد الله العريان فى أصول القانون الدولى سنة ١٩٥٣ ص ٥٣٩ الى ٥٤٦ .

قانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٣٧

بالموافقة على الشروط المالية لاتفاقية تعقد بين مصلحة البريد المصرية ومصلحة البريد البريطانية لنقل ما تصدره مصر من بريد الدرجة الأولى بطريق الجو

باسم حضرة

مجلس الوصاية

قرر مجلس الشيوخ ومجلس النواب القانون الآتى نصه وقد صدقنا عليه وأصدرناه :

مادة ١ — يرخص لمصلحة البريد المصرية بأن تعقد اتفاقا مع مصلحة البريد البريطانية لنقل البريد من الدرجة الأولى بالجو بالشروط المبينة فيما بعد :

تتولى مصلحة البريد البريطانية لمدة خمسة عشر سنة نقل ما تصدره مصلحة البريد المصرية من بريد الدرجة الأولى الى الجزر البريطانية والى البلاد الواقعة على الخطوط الجوية للامبراطورية البريطانية وذلك بطريق الجو .

تدفع مصلحة البريد المصرية الى مصلحة البريد البريطانية مقابل هذا العمل مبلغا اجماليا قدره ٢٢٥٠٠ جنيه استرلينى سنويا كما تدفع اليها مبلغا سنويا يعادل ما تحصله الحكومة المصرية فى أثناء السنة من رسوم النزول والايواء العادية عن الطائرات البريدية المستخدمة فى الخطوط المشار اليها على ألا يتجاوز هذا المبلغ ٢٥٠٠ جنيه استرلينى .

نشر بالوقائع المصرية بالعدد ٥٦ فى ٨ يوليه سنة ١٩٣٧

ملاحظة : هذا القانون الغى بقانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٨ الصادر بالعدد رقم ٧٢ من الوقائع المصرية فى ٧ يونيه سنة ١٩٤٨ .

وراجع فى باب البريد الجوى مؤلف البروفسور مارسيل ليجوف البنود من ٨١٢ الى ٨٢٠ صفحة ٤٠٨ وما بعدها من كتابه فى قانون الطيران طبعة باريس سنة ١٩٣٤

(ض . ص)

مادة ٢ – على وزيرى المالية والمواصلات تنفيذ هذا القانون كل منهما فيما يخصه ، ويعمل به بمجرد نشره فى الجريدة الرسمية .

نأمر بأن يبصم هذا القانون بخاتم الدولة وأن ينشر فى الجريدة الرسمية وينفذ كقانون من قوانين الدولة .

صدر بسراى رأس التين فى ٢٤ ربيع الثانى سنة ١٣٥٦ (٣ يوليه سنة ١٩٢٧)

وزير المواصلات	وزير المالية	رئيس مجلس الوزراء
محمود فهمى النقراشى	مكرم عبيد	مصطفى النحاس

اتحاد شركات النقل الجوى المنتظم

إياتا

هذا الاتحاد يضم اليوم على وجه التقريب كافة شركات النقل الجوى الدولى المنتظم فى مختلف بلاد العالم ما عدا الشركات الروسية . وقد تجدد هذا الاتحاد الهام فى أبريل سنة ١٩٤٥ فى هافان وكان قبل ذلك قد تأسس فى لاهاى سنة ١٩١٩ ويرمى هذا الاتحاد الى توحيد قواعد الاستغلال الجوى الدولى المنتظم ونعرف أن شركة مصر للطيران منضمة اليه . ولهذا الاتحاد لجنة قانونية تضم كبار رجال تشريعات الطيران من مختلف الأمم والشعوب . ولها سلطان كبير فى توجيه اللجنة القانونية الدولية للمنظمة التى تمثل الحكومات . راجع الشروط العامة لنقل الركاب والبضائع والبريد من وضع اتحاد الشركات الدولية فى كتاب قانون الطيران للميجور بومون طبعة سنة ١٩٥١ ص ٣٠٢ — ٣٠٥ ومن ١١٥٣ الى ١١٧٧

نشرنا فى النسخة الأفرنجية من مجموعة تشريعات الطيران المصرية القوانين التى تنظم اتحاد (الياتا) فى العالم فارجع اليها .

(ض . ص)

قانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٨

الصادر بالعدد ٧٢ من الوقائع الرسمية المؤرخ فى ٧-٦-١٩٤٨ بالغاء القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٣٧ بالموافقة على الشروط المالية لاتفاقية تعقد بين مصلحة البريد المصرية ومصلحة البريد البريطانية لنقل ما تصدره مصر من بريد الدرجة الأولى بطريق الجو[1]

نحن . . . .

قرر مجلس الشيوخ ومجلس النواب القانون الآتى نصه ، وقد صدقنا عليه وأصدرناه :

مادة ١ — يلغى القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٣٧ بالموافقة على الشروط المالية لاتفاقية تعقد بين مصلحة البريد المصرية ومصلحة البريد البريطانية لنقل ما تصدره مصر من بريد الدرجة الأولى بطريق الجو . وذلك اعتباراً من أول ابريل سنة ١٩٤٧ تاريخ ايقاف العمل بالاتفاقية التى عقدت بين مصلحة البريد المصرية ومصلحة البريد البريطانية تنفيذاً لهذا القانون .

مادة ٢ — على وزيرى المواصلات والمالية تنفيذ هذا القانون ويعمل به من تاريخ نشره فى الجريدة الرسمية .

نأمر بأن يبصم هذا القانون بخاتم الدولة وأن ينشر فى الجريدة الرسمية وينفذ كقانون من قوانين الدولة .

صدر بقصر القبة فى ٢٦ رجب سنة ١٣٦٧ (٤ يونيه سنة ١٩٤٨)

---

(١) راجع بومون قانون الطيران طبعة سنة ١٩٥١ صفحة ٣٥ بند ٤٤

وراجع اتفاق باريس الدولى للبريد سنة ١٩٤٧ والمادة ٢ فقرة ثانية من اتفاقية فارسوفى للنقل الجوى .

وفى أمريكا تستعمل مصلحة البريد الطائرات حتى الهيلوكبتر فى نقل البريد بين شيكاغو ونيو يورك .

قانون رقم ٣٩٨ لسنة ١٩٥٣

فى شأن التحكيم فى المنازعات بين الدولة والغير

باسم الأمة

رئيس الجمهورية

بعد الاطلاع على الاعلان الدستورى الصادر فى ١٠ من فبراير سنة ١٩٥٣ من القائد العام للقوات المسلحة وقائد ثورة الجيش ؛

وعلى الاعلان الدستورى الصادر فى ١٨ من يونيه سنة ١٩٥٣ ؛

وعلى قانون المرافعات المدنية والتجارية الصادر بالقانون رقم ٧٧ لسنة ١٩٤٩ والقوانين المعدلة له ؛

وعلى المرسوم بقانون رقم ١٨٨ لسنة ١٩٥٣ فى شأن استقلال القضاء المعدل بالمرسوم بقانون رقم ٣٠٦ لسنة ١٩٥٣ .

وعلى ما ارتآه مجلس الدولة ؛

وبناء على ماعرضه رئيس مجلس الوزراء ، وموافقة رأى المجلس المذكور .

أصدر القانون الآتى :

مادة ١ — مع عدم الاخلال بحكم المادة ٨١٩ من قانون المرافعات يجوز فض المنازعات القائمة بين الدولة والغير عن طريق التحكيم .

مادة ٢ — يكون الاتفاق على التحكيم بمشارطة كتابية خاصة يحدد فيها موضوع النزاع وأسماء المحكمين وأجل الحكم ولاتصبح المشارطة ملزمة الا بعد التصديق عليها من مجلس الوزراء .

١٥/٨/١٩٥٣ — محمد نجيب

تنشر فى الوقائع المصرية العدد ٦٦ مكرر غير اعتيادى فى ١٠ اغسطس سنة ١٩٥٣

نشرناه لأهميته لمنازعات بين الدولة وشركات الطيران . راجع قواعد التحكيم فى كتاب شرح المرافعات المدنية والتجارية المصرية للدكتور عبد المنعم أحمد الشرقاوى أستاذ علم المرافعات بكلية الحقوق بجامعة القاهرة صفحة ٦١٩ — ٦٣٨ (ض . ص)

الفصل السادس

فى القوات الجوية

LES FORCES AERIENNES

AIR FORCES

مرسوم

بتعيين رئيس هيئة أركان حرب القوات الجوية

باسم الأمة

رئيس الجمهورية

بناء على ماعرضه وزير الحربية وموافقة رأى مجلس الوزراء .

رسم بالآتى :

المادة الأولى — يعين قائد الفرقة الجوية أ. ح. محمد صدقى محمود[1] رئيس هيئة أركان حرب القوات الجوية بالنيابة رئيسا لها اعتباراً من ٢٦ يولية سنة ١٩٥٣

المادة الثانية — على وزير الحربية تنفيذ هذا المرسوم .

صدر بقصر الجمهورية فى ١٩ ذى القعدة ١٣٧٢ (٣٠ يولية ١٩٥٣)

لواء أ. ح

محمد نجيب

رئيس مجلس الوزراء

لواء أ. ح

محمد نجيب

وزير الحربية

قائد جناح (عبد اللطيف البغدادى)

---

(١) أدلى رئيس هيئة أركان حرب القوات الجوية المصرية لجريدة الأهرام بحديث قيم بعنوان (لدينا المعدات والفنيين لإدارة وصيانة قاعدة القنال وسنعتمد على أنفسنا بعد الله فى انتاج حاجتنا من الطائرات وقطع غيارها وذخيرتها) .

أهرام ٣ أكتوبر سنة ١٩٥٣ ص ٦ (ض . ص)

وبالإضافة إلى مهام منصبه هذا انتدب محمد صدقى محمود للقيام بأعمال وكيل وزارة الحربية للطيران منذ أبريل سنة ١٩٥٤

مرسوم سنة ١٩٤٥

بانشاء مصلحة سلاح الطيران (الملكى)

١٢ أبريل سنة ١٩٤٥

نحن . . . .

بعد الاطلاع على الأمر العالى الصادر فى ١٠ ديسمبر سنة ١٨٧٨ بتوزيع مصالح الحكومة بين الوزارات، وعلى الأوامر والمراسيم المعدلة له .

وبعد الاطلاع على المادة ٤٤ من الدستور ؛

ونظراً لما يقتضيه التوسع المضطرد فى الطيران الحربى فى مصر ووضع سياسة قومية له يكون من شأنها النهوض به .

وبناء على ما عرضه علينا وزير الدفاع الوطنى، وموافقة رأى مجلس الوزراء ؛

رسمنا بما هو آت :

مادة ١ — تنشأ مصلحة باسم (سلاح الطيران الملكى) تلحق بوزارة الدفاع الوطنى .

مادة ٢ — يتناول اختصاص المصلحة المذكورة كافة المسائل التى يباشرها الآن سلاح الطيران (الملكى) .

نشر بالوقائع المصرية بالعدد ٦٨ فى ٢٦ أبريل سنة ١٩٤٥

(١) انشىء سلاح الطيران البريطانى بقانون سنة ١٩١٧ راجع بومون ص ٦٩٣ ج ٦

مادة ٣ – يبقى (سلاح الطيران الملكى) خاضعا للقوانين العسكرية السارية عليه .

مادة ٤ – على وزير الدفاع الوطنى تنفيذ هذا المرسوم، ويعمل به من تاريخ نشره بالجريدة الرسمية .

صدر بقصر عابدين فى ١٠ جمادى الأولى سنة ١٣٦٤ (٢٢ أبريل سنة ١٩٤٥)

مراجع فى تشريعات السلاح الجوى فى فرنسا

(١) مرسوم رقم ١٩ بتاريخ ٢١ أبريل سنة ١٩١٠ (جريدة رسمية ٢١-٤-١٩١٠)

(٢) مرسوم رقم ٢٢ بتاريخ ٢٣ أكتوبر سنة ١٩١٠ عن انشاء منصب مدير السلاح الجوى الفرنسى .

(٣) المادة ١٠٢ من قانون الميزانية الفرنسية سنة ١٩١١ (دالوز العملى ١٩١١-٤-١٦٤)

(٤) قانون رقم ٢٩ مارس سنة ١٩١٢ بشأن تنظيم سلاح الطيران الفرنسى (منشور فى دالوز العملى سنة ١٩١٢/٤/١٠٠)

(٥) قرار ١٦ أبريل سنة ١٩١٣ بقصد تطبيق قانون مارس سنة ١٩١٢ (منشور فى الجريدة الرسمية بتاريخ ٢٢ أبريل سنة ١٩١٣)

(٦) مرسوم ٥ مارس سنة ١٩١٤ بانشاء مجلس أعلى للطيران الحربى (منشور فى الجريدة الرسمية بتاريخ ١١ مارس سنة ١٩١٤)

(٧) قانون ١٥ يوليو سنة ١٩١٤ خاص بتعديل القوانين السابقة .

(٨) مرسوم ٢١ أغسطس سنة ١٩١٥ خاص باعادة تنظيم المنشآت الخاصة بسلاح الطيران (يتبع ص ٥٣٩)

مرسوم سنة ١٩٤٧

بتعديل اسم مصلحة سلاح الطيران وجعله السلاح الجوى (١)

٧ يوليه سنة ١٩٤٧

نحن . . . .

بعد الاطلاع على المادتين ٤٤ و ٤٦ من الدستور ؛

وعلى الأمر العالى الصادر فى ١٠ ديسمبر سنة ١٨٧٨ بتوزيع مصالح الحكومة بين الوزارات، وعلى الأوامر العالية والمراسيم المعدلة له.

وعلى المرسوم الصادر فى ٢٢ أبريل سنة ١٩٤٥ بانشاء (مصلحة سلاح الطيران الملكى) وبناء على ماعرضه علينا وزير الدفاع الوطنى ؛ وموافقة رأى مجلس الوزراء ؛

رسمنا بما هو آت :

مادة ١ — يطلق على مصلحة سلاح الطيران الملكى المنشأة بالمرسوم الصادر فى ٢٢ أبريل سنة ١٩٤٥ اسم (السلاح الجوى الملكى) .

مادة ٢ — على وزير الدفاع الوطنى تنفيذ هذا المرسوم، ويعمل به من تاريخ نشره فى الجريدة الرسمية .

صدر بقصر القبة فى ١٨ شعبان سنة ١٣٦٦ (٧ يوليه سنة ١٩٤٧)

بأمر حضرة صاحب الجلالة

وزير الدفاع الوطنى	رئيس مجلس الوزراء
احمد عطيه	محمود فهمى النقراشى

نشر بالوقائع المصرية بالعدد ٦١ فى ١٠ يوليه سنة ١٩٤٧

(١) عدل أخيرا هذا الاسم صبح "القوات الجوية"

القـــرار الوزارى رقم ٨٣

بشأن الرؤساء الاداريين (١)

الصادر ٢٢ يناير سنة ١٩٥٣

بعد الاطلاع على المرسوم بقانون رقم ٢٨٧ لسنة ١٩٥٢

وعلى قانون نظام الدرجات المدنية الصادر به القانون رقم ٢١٠ لسنة ١٩٥٢ المعدل بالقانون رقم ١٧ لسنة ١٩٥٢ والمراسيم بقوانين ارقام ٧٩ و ١٢٥ و ١٣٤ و ٢٢٥ لسنة ١٩٥١ .

وبعد الاطلاع على كتاب رئاسة القوات الجوية رقم ١ ٥٣ (ج) بتاريخ ٧ من شهر يناير سنة ١٩٥٣

قرر :

المادة الأولى — يعتبر الرؤساء العسكريون لادارة القوات الجوية المذكورون بعد رؤساء مصالح بالنسبة للسلطة فقط :

(١) رئيس هيئة أركان حرب القوات الجوية

(٢) كبير ضباط الطيران للادارة

(٣) كبير ضباط الطيران للشئون الفنية .

(٤) كبير ضباط الطيران للعمليات .

(٥) مدير الامدادات والتموين

(٦) مدير الصيانة .

(٧) مدير كلية الطيران الحربى

---

(١) صدر فى هذا مرسوم حديث بتاريخ ٨ أبريل سنة ١٩٥٠ بانشاء قومية خاصة بالسلاح الجوى الفرنسى (وقائع فرنسية سنة ١٩٥٣ صفحة ٣٩١) .

(٨) قواد المحطات الجوية .

(٩) قواد المدارس الفنية .

(١٠) قائد مخازن القوات الجوية .

(١١) قائد الورش الأساسية للقوات الجوية .

المادة الثانية — على وكيل وزارة الحربية والبحرية لشئون الطيران[1] تنفيذ هذا القرار .

القاهرة فى ١٩٥٣/١/٢٢ .

وزير الحربية والبحرية

(تابع) ص ٥٣٦ المراجع التشريعية الفرنسية

(٩) قانون رقيم ٨ ديسمبر سنة ١٩٢٢ عن انشاء سلاح الطيران واعتباره مستقل تماما . (دالوز العملى سنة ١٩٢٤ -٤-٢٦١)

(١٠) مرسوم ٢٨ مارس سنة ١٩٢٣ خاص بتنفيذ القانون السالف سنة ١٩٢٢ (دالوز العملى ١٩٢٤-٤-٢٦٢)

(١١) قانون ١٣ مارس سنة ١٩٢٤ بتنظيم الهيئات الفنية فى سلاح الطيران .

(١٢) مرسوم ٣ أغسطس سنة ١٩٢٨ خاص بتنظيم الطيران البحرى (جريدة رسمية ٢٢-٨-١٩٢٨)

(١٣) قانون ١٣ مارس سنة ١٩٢٨ عن ترقيات ضباط سلاح الطيران (دالوز العملى سنة ١٩٢٩ ٤-١٠٢)

(١٤) قانون ٣٠ مارس سنة ١٩٢٨ عن نظام الملاحين الجويين فى السلاح الفرنسى (دالوز العملى ١٩٢٩-٤-٩٩) (يتبع ٥٤٨)

مرسوم
خاص بشروط خدمة الضباط
فى سلاح الطيران
٥ يونيو سنة ١٩٣٨

نحن . . .

بناء على ماعرضه علينا وزير الدفاع الوطنى وموافقة رأى مجلس الوزراء .

رسمنا بما هو آت :

مادة ١ — يشترط فيمن يعين طيارا ثانيا بسلاح الطيران :

(أولا) أن يكون قد أتم بنجاح دراسة الكلية الحربية الملكية .

(ثانيا) أن يكون قد أتم بنجاح دراسة منهج الطيران باحدى مدارس الطيران العسكرى الحكومية أو بأى معهد آخر معترف به من وزارة الدفاع الوطنى .

(ثالثا) ألا تزيد سنه عن ٢٥ سنة .

(رابعا) أن تتوافر فيه شروط اللياقة الصحية للخدمة فى سلاح الطيران

مادة ٢ — يكون تعيين الطيار الثانى بسلاح الطيران تحت الاختبار لمدة ثلاث سنين يثبت فى نهايتها اذا أدى امتحان التثبيت بنجاح وكان لائقا صحيا للاستمرار فى خدمة سلاح الطيران .

فاذا لم يتوفر فيه هذان الشرطان ينقل الى الجيش وتكون اقدميته فيه حسب ترتيب تخرجه من الكلية الحربية الملكية ويعامل من حيث الماهية والمرتبات معاملة ضباط الجيش .

مادة ٣ — يجوز فى أى وقت بناء على طلب قومندان السرب أو الوحدة وموافقة مدير سلاح الطيران نقل أى ضابط الى الجيش قبل نهاية مدة الاختبار اذا رؤى عدم صلاحيته للخدمة فى سلاح الطيران .

مادة ٤ — لا يرقى الى الرتب المختلفة التى تلى رتبة الطيار الثانى بسلاح الطيران الامن كان قد ثبت فى خدمة هذا السلاح وفقا لأحكام المادة الثانية.

مادة ٥ — (ا) يرقى الطيار الثانى الى رتبة طيار أول بمجرد تثبيته فى خدمة سلاح الطيران .

(ب) يرقى الضباط الى رتبة قائد سرب بعد أن يقضى فى خدمة سلاح الطيران ست سنوات بشرط أن يؤدى بنجاح امتحان الترقى الى هذه الرتبة فى سلاح الطيران .

(ج) يرقى الضباط الى رتبة قائد أسراب بعد أن يقضى فى رتبة قائد سرب أربع سنوات بشرط أن يؤدى بنجاح امتحان الترقى الى هذه الرتبة فى سلاح الطيران .

ويشترط علاوة على ذلك فى حالتى الترقية الأخيرتين توصية قومندان السرب أو الوحدة وموافقة مدير سلاح الطيران .

(د) يرقى الضباط الى الرتب التى تلى رتبة قائد أسراب عند وجود رتب خالية مع مراعاة الاقدمية والكفاءة .

مادة ٦ — لا يراعى الشرط فى المادة الرابعة بالنسبة للضباط الموجودين فى خدمه سلاح الطيران وقت العمل بهذا المرسوم .

ماده ٧ — على وزير الدفاع الوطنى تنفيذ هذا المرسوم ويعمل به من تاريخ نشره فى الجريدة الرسمية ..

وله أن يصدر القرارات اللازمة لتنفيذه .

(نشر وقائع مصرية فى العدد ٧١ فى ١٩٣٨/٦/٩)

ملاحظة : هذا المرسوم قد ألغى بمرسوم نشر بالوقائع المصرية العدد السادس بتاريخ ٢٠ يناير سنة ١٩٤١ .

مرسوم

بتعديل شروط خدمة الضباط الطيارين في سلاح الطيران (الملكى)[1]

٢٠ يناير سنة ١٩٤١

نحن . . .

بعد الاطلاع على المرسوم الصادر فى ٥ يونية سنه ١٩٣٨ الخاص بشروط خدمة الضباط فى سلاح الطيران ، وعلى المرسوم الصادر فى ٢٢ أبريل سنة ١٩٤٥ بانشاء مصلحة سلاح الطيران الملكى .

وبناء على ماعرضه علينا وزير الدفاع الوطنى ، وموافقة رأى مجلس الوزراء ؛

رسمنا بما هو آت :

مادة ١ — يشترط فيمن يعين بسلاح الطيران الملكى .

(أولا) أن يكون قدأتم بنجاح الدراسة المقررة بالكلية الحربية الملكية

(ثانيا) أن يكون قد أتم بنجاح دراسة منهج الطيران فى احدى مدارس الطيران العسكرية المصرية أو بأى معهد عسكرى آخر تعترف به وزارة الدفاع الوطنى .

(ثالثا) ألا تزيد سنه على ٢٣ سنة ميلادية عند تعيينه لأول مرة برتبة « طيار ثان » .

(رابعا) أن تثبت بالطريقة التى تقررها وزارة الدفاع الوطنى لياقته الصحية للخدمة فى سلاح الطيران الملكى .

---

(١) نشر بالوقائع المصرية بالعدد ٦ فى ٢٠ يناير سنة ١٩٤١

مادة ٢ — لايجوز أن يعين ابتداء بسلاح الطيران الملكى ضابط طيار برتبة أعلا من رتبة « طيار ثان » .

مادة ٣ — يكون تعين الطيار الثانى تحت الاختبار لمدة سنتين يثبت فى نهايتها متى أمضى بنجاح امتحان التثبيت وكان لائقا صحيا للاستمرار فى خدمةسلاح الطيران الملكى فاذا لم يتوافر فيه هذان الشرطان ينقل الى الجيش وتكون أقدميته فيه بحسب ترتيب تخرجه من الكلية الحربية الملكية ويعامل معاملة ضباط الجيش من جميع الوجوه .

مادة ٤ — يجوز نقل الطيار الثانى المعين تحت الاختبار الى الجيش قبل نهاية مدة الاختبار اذا رؤى عدم صلاحيته للخدمة فى سلاح الطيران الملكى وذلك بناء على طلب مدير السلاح المذكور وموافقة لجنة ضباط سلاح الطيران .

مادة ٥ — استثناء من أحكام المادتين الأولى والثالثة يجوز أن يعين فى رتبة طيار ثان مثبت من ينجح من الصولات الطيارين من الدرجة الأولى فى امتحان الترقية لهذه الرتبة بشرط أن يكون حائزاً لدبلوم الهندسة التطبيقية أو ما يعادلها على ألا يرقى بعد ذلك الى رتبة أعلى من رتبة « قائد سرب »[1] ..

مادة ٦ — لاتجوز ترقية ضابط من رتبة طيار ثان الى رتبة أعلى إلا اذا كان مثبتا فى خدمة سلاح الطيران الملكى ولا يرقى الضابط الطيار من أية رتبة الى المرتبة التى يليها إلا اذا نجح فى امتحان الترقية ومع مراعاة الأقدمية .

ويعفى من امتحان الترقية الضباط الطيارون من رتبة قائد أسراب فما فوقها وتكون ترقيتهم على أساس الأقدمية والكفاية .

---

(١) هذه المادة عدلت بمرسوم ١٥ يناير سنة ١٩٥٣ ومنشور صفحة ٥٤٥

وفى جميع الأحوال لاتجوز الترقية من رتبة الى أعلى منها إلا فى حدود ميزانية سلاح الطيران الملكى .

مادة ٧ — الضباط الطيارون الذين لايجتازون امتحان الترقية يخضعون للقواعد المعمول بها فى الجيش فى هذا الشأن .

مادة ٨ — تنظم امتحانات التثبيت والترقية سالفة الذكر بقرارات من وزير الدفاع الوطنى بعد موافقة لجنة ضباط سلاح الطيران .

مادة ٩ — يلغى المرسوم الصادر فى ٥ يونيه سنة ١٩٣٨ الخاص بشروط خدمة الضباط لسلاح الطيران .

مادة ١٠ —على وزير الدفاع الوطنى تنفيذ هذا المرسوم، ويعمل به فى تاريخ نشرة فى الجريدة الرسمية .

تشريعات حديثة

صدر حديثا فى فرنسا القانون رقم ٢٨٥ لسنة ١٩٥٣ بتاريخ ٤ أبريل خاص بتحديد شروط وأوضاع هيئة الملاحين الجويين المحترفين المدنيين ، ونشير بالرجوع الى هذا القانون عند البحث المقارن لتعديل التشريعات .

وراجع قبل ذلك فى نفس الموضوع القانون الفرنسى الصادر بتاريخ ٢٥ مارس سنة ١٩٣٦ الذى حدد شروط وأوضاع هيئة الملاحة الجوية المدنية ثم أدخل عليه تعديل بالقانون الصادر فى ٢٢ فبراير سنة ١٩٤١ (منشوران فى الوقائع الرسمية الفرنسية الأول بالعدد ٢٧ فى ٢٨ مارس سنة ١٩٣٦ والثانى بالعدد ٤ مارس سنة ١٩٤١)

مرسوم

بتعديل بعض أحكام المرسوم الخاص بشرط خدمة الضباط الطيارين فى السلاح الجوى (الملكى)

١٥ يناير سنة ١٩٥٣

باسم الأمة

وصى العرش المؤقت

بعد الاطلاع على المرسوم الصادر فى ٢٠ يناير سنة ١٩٤١ بشروط خدمة الضباط الطيارين فى السلاح الجوى وعلى ما ارتآه مجلس الدولة .

وبناء على ما عرضه وزير الحربية والبحرية وموافقة رأى مجلس الوزراء .

رسم بما هوآت :

مادة ١ — يستبدل بالمادة ٥ من المرسوم المشار اليه النص الآتى :

مادة ٥ — استثناء من أحكام المادتين الأولى والثانية يجوز أن يعين فى رتبة طيار ثان مثبت من ينجح من الصولات الطيارين من الدرجة الأولى فى امتحان الترقية لهذه الرتبة بشرط أن يكون حائزا دبلوم الهندسة التطبيقية أو ما يعادلها على الا يرقى بعد ذلك الى رتبة أعلى من رتبته « قائد لواء جوى » .

مادة ٢ — على وزير الحربية والبحرية تنفيذ هذا المرسوم ويعمل به من تاريخ نشره فى الجريدة الرسمية .

صدر بقصر عابدين فى ٢٩ ربيع الثانى سنة ١٣٧٢ (١٥ يناير سنة ١٩٥٣)

قانون رقم ٣٠ لسنة ١٩٤٨

خاص بمعاشات الضباط الطيارين

نحن . . .

قرر مجلس الشيوخ ومجلس النواب القانون الآتى نصه ، وقد صدقنا عليه وأصدرناه :

مادة ١ — فى تسوية المعاشات والمكافآت تحسب مدة الخدمة التى يؤديها الضباط الطيارون فى قوة السلاح الجوى الملكى على الوجه الآتى :

تضم إلى مدة الخدمة الحقيقية التى يقضونها بمصر مدة اضافية نصفها وتحسب لهم مدة الخدمة التى يقضونها فى زمن الحرب أو فى الأسر أو فى السودان ، طبقاً للمادة ٩ من المرسوم بقانون رقم ٥٩ سنة ١٩٣٠ الخاص بالمعاشات العسكرية ، مضافاً اليها نصف المدة الاضافية المقررة بموجب الفقرة السابقة .

مادة ٢ — إذا كان الضابط الطيار من أصل سودانى تضم إلى مدة خدمته الحقيقية بمصر أو بالسودان شمال الدرجة الثانية من العرض الشمالى مدة أخرى اضافية تعادل نصفها ، تضم إلى مدة خدمته الحقيقية التى يقضيها جنوبى الدرجة الثانية عشرة من العرض الشمالى مدة اضافية تعادل ثلثيها .

نشر بالوقائع المصرية بالعدد رقم ٢٧ فى ١٦ مارس سنة ١٩٤٨

ملاحظة : اذاع راديو القاهرة يوم ٨ فبراير سنة ١٩٥٤ بأن مارشال الجو البريطانى أعلن أن القنبلة الذرية ستستعمل فى الحرب العالمية الثالثة وستغير معالم البشرية إذا لم يلطف الله بها . (ض . ص)

اما خدمته فى زمن الحرب أو فى الأسر فتحسب له طبقاً للمادة ٩ من المرسوم بقانون رقم ٥٩ سنة ١٩٣٠ ، مضافاً اليه نصف المدة الاضافية المقررة بموجب الفقرة السابقة .

مادة ٣ — إذا نقل أحد الضباط الطيارين إلى سلاح آخر ، عومل فيما يتعلق بالمدد الاضافية طبقاً للمادة ٩ من المرسوم بقانون رقم ٥٩ سنة ١٩٣٠ وذلك ابتداء من تاريخ نقله ، وتحسب مدة خدمته السابقة على النقل طبقاً لأحكام هذا القانون .

مادة ٤ — يجب احالة الضباط الطيارين بالسلاح الجوى الملكى إلى المعاش متى بلغ عمر الضابط :

٤٠ سنة إذا كان طياراً ثانياً أو طياراً أول .

٤٢ « « « قائد سرب .

٤٥ « « « « أسراب .

٤٨ « « « « جناح .

٥٠ « « « « لواء جوى .

٥٢ « « « « فرقة جوية .

٥٥ « « « « أسطول جوى .

٥٨ « « « « أساطيل جوية

ومع ذلك يجوز فى زمن الحرب وقف تنفيذ هذه المادة بقرار من مجلس الوزراء .

مادة ٥ — تسرى أحكام هذا القانون على الضباط الطيارين الموجودين فى قوة السلاح الجوى الملكى وقت العمل بأحكامه وذلك اعتباراً من تاريخ تعيينهم فى هذا السلاح .

هل تعلم أن ميزانية سلاح الطيران البريطانى قد بلغت فى السنة المالية ١٩٤٨—١٩٤٩ ما مقداره ١٧٣ مليون جنيه استرلينى ...

وفيما عدا ما تضمنه هذا القانون تسرى على الضباط الطيارين أحكام المرسوم بقانون رقم ٥٩ لسنة ١٩٣٠ الخاص بالمعاشات العسكرية . على أنه بالنسبة إلى الضباط الطيارين من رتبة قائد أسراب فما دونها الذين يصابون أو يتوفون فى حادث طيران يكون ترتيب معاشاتهم الخاصة المشار اليها فى المادتين ٢٩ و ٣١ من ذلك المرسوم بقانون على أساس الرتبة التى تعلو مباشرة رتبتهم الأخيرة ويراعى نفس الأساس فى معاملة المستحقين عنهم .

مادة ٦ — على وزيرى المالية والدفاع الوطنى تنفيذ هذا القانون ، كل منهما فيما يخصه .

نأمر بأن يبصم هذا القانون بخاتم الدولة وأن ينشر فى الجريدة الرسمية وينفذ كقانون من قوانين الدولة .

صدر بقصر القبة فى ٢ جمادى الأول سنة ١٣٦٧ (١٣ مارس سنة ١٩٤٨)

بأمر حضرة صاحب الجلالة

وزير الدفاع الوطنى	وزير المالية	رئيس مجلس الوزراء
محمد حيدر	محمود فهمى النقراشى	محمود فهمى النقراشى

(تابع) التشريعات الفرنسية (ص ٥٣٩)

(١٥) مرسوم ٢٧ نوفبر سنة ١٩٣٢ بشأن التنظيم العام للقوات الجوية الفرنسية وملحق به قرار وزارى ٧ مارس سنة ١٩٣٣ (جريدة رسمية ١٠ مارس سنة ١٩٣٣ ص ٢٤٠٠)

(١٦) مرسوم ٢ ابريل سنة ١٩٣٣ وضع المبادئ العامة لتنظيم السلاح الجوى (منشور فى الجريدة الرسمية ٢ أبريل سنة ١٩٣٣)

(١٧) قانون تنظيم الأمة الفرنسية وقت الحرب صدر بتاريخ يوليو سنة ١٩٣٨ وفيه شق خاص بسلاح الطيران الفرنسى ودوره فى الدفاع عن فرنسا . (ض . ص)

قرار مجلس الوزراء

بشأن التأمين على حياة الطيارين (١)

٢٠ مايو سنة ١٩٥٣

أوضحت وزارة الزراعة بكتابيها المؤرخين ٨-١١-١٩٥٢، ٨-٢-١٩٥٣ أنها أستوردت طائرتين احداهما (هليكوبتر) والأخرى (سوبوكوب) واستعارة الطائرة (الهليوكبتر) التابعة لوزارة الأشغال العمومية لاستخدامها جميعاً فى مقاومة مختلف الآفات الزراعية وقد اتفقت بموجب برنامج النقطة الرابعة على استخدام الخبراء فى الطيران وميكانيكية هذه الطائرات لتدريب طيارين ومهندسين مصريين كما أنها فاوضت وزارة الحربية وا البحرية أن تكون الطائرات المشار اليها تحت اشراف القوات الجوية. واتفق الرأى على تدريب الطيارين وكذلك الترتيبات الادارية والمالية والفنية كما أضافت وزارة الزراعة أن الاتفاق المشار اليه يتضمن :

(أولا) التأمين على حياة كل طيار بمبلغ ٢٠٠٠ جنيه وأن قسط التأمين السنوى ١٠٠ جنيه لكل طيار .

(ثانياً) صرف علاوات شهرية على الوجه الآتى :

١٥ جنيه فى الشهر للطيار ٥ جنيه فى الشهر للملاحظ .

٥ جنيه للصول ، ٣ جنيه فى الشهر للميكانيكى العسكرى والجويين

وتطلب وزارة الزراعة الموافقة على ما جاء بالبندين أولا وثانياً .

---

(١) راجع فى باب التأمين على حياة الطيارين فى القانون الانجليزى مؤلف بومون عن الطيران طبعة سنة ١٩٥١ ص ٥٣٥ وما بعدها .

وقد بحثت اللجنة المالية هذا الموضوع ورأت الموافقة على طلب وزارة الزراعة على أن تخصم المصروفات على اعتماد الـ ٨٠٠٠ ج المدرج فى الباب الثالث لنفقات تشغيل ٨ طائرات (هليوكبتر) .

وانى اتشرف برفع رأى اللجنة هذا إلى مجلس الوزراء للتفضل باقراره .

وزير المالية والاقتصاد

وافق مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة فى ٢٠ مايو سنة ١٩٥٣ على رأى اللجنة المالية المبين فى المذكرة وقد أبلغت وزارتا المالية والاقتصاد والزراعة هذا القرار .

رئيس مجلس الوزراء

لواء (ا . ح محمد نجيب

فى التأمين الجوى عموما

راجع فى باب التأمين عن حوادث الطيران مؤلف البروفسور بول شيفو عن قانون الطيران طبعة باريس سنة ١٩٥١ صفحة ٤٦٧ بند ١٠٤٤ وما بعدها وراجع فيه أيضا رسالة دكتوراه للسيد بلوم مقدمه بجامعة باريس سنة ١٩٣٠ وراجع مقال العلامة ليجوف فى مجلة الطيران الفرنسية سنة ١٩٣٩ صفحة ١٣ وكل من هذه المراجع يحيلك الى عشرات من المؤلفات الأمريكية والانجليزية والفرنسية والسويسرية فالموضوع غنى وعميق . (ض . ص)

قرار مجلس الوزراء

خاص بشروط التطوع بفرقة جنود المظلات

فى ٤ أكتوبر سنة ١٩٥١

وافق مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة فى ١٤ أكتوبر سنة ١٩٥١ على الشروط المذكورة بعد الخاصة بتطوع الضباط والجنود للخدمة بفرقة جنود المظلات .

(أولا) الضباط :

١ — الخدمة : يقبل الضباط للخدمة بهذه الوحدة بطريق التطوع من بين ضباط الجيش بالشروط الآتية :

(١) أن يكون ملما بلغة أجنبية على الأقل خصوصا العبرية ويفضل الالمام بعدة لغات .

(٢) ألايزيد سنه عند التطوع عن خمسة وعشرين عاما .

(٣) ألا يكون متزوجا عند تطوعه .

(٤) يؤدى الكشف الطبي لمستوى النجاح الواجب للضباط الطيارين أمام قومسيون طبي السلاح الجوى .

٢ — علاوة الخطر : يمنح كل ضابط متطوع (يقوم بعملية الهبوط من الطائرة أو برج التموين) علاوة خطر بواقع (٨ جنيهات) شهريا طول مدة خدمته بهذه الوحدة .

٣ — المعاشات والتعويضات : يطبق ما جاء بقرار مجلس الوزراء الصادر فى ١٨-٦-١٩٥٠ بالنسبة لمعاشات وتعويضات من أصيبوا فى حملة فلسطين على من يصاب من ضباط وحدة المظلات أثناء وبسبب الخدمة فى هذه الوحدة .

(ثانيا) الصولات وصف الضباط والعساكر :

١ – الخدمة : يكون انتخابهم إما عن طريق التطوع من بين المجندين الالزاميين فى الجيش وبطريق التطوع للخدمة بهذه الوحدة من بين المدنيين بالشروط الآتية :

(١) أن يكون حاصلا على شهادة اتمام الدراسة الابتدائية أومايعادلها من الشهادات الدراسية الأخرى .

(٢) ألا يقل سنه عند التطوع عن ١٧ سنة ولا يزيد عن ٣١ سنة

(٣) مدة التطوع ٧ (سبع) سنوات قابلة للتجديد مرة أو أكثر لمدة خمس سنوات بشرط موافقة قائد السلاح وتوافر اللياقة الطبية .

(٤) أن يكون المتطوع فى مستوى عال من اللياقة البدنية والعصبية على أن يقرر ذلك قومسيون طبي الجيش .

(٥) يعامل المتطوعون طبقا لأحكام القانون رقم (١٤٠) لسنة١٩٤٧ والقانون رقم (١٤١) لسنة ١٩٤٩ (قانون الخدمة العسكرية) .

(٦) يجوز لرئاسة هذا السلاح انتخاب ضباط صف وعساكر من بين وحدات الجيش للتطوع لهذه الوحدة كمجددى خدمة طبقا للشروط الواردة فى قرار مجلس الوزراء الصادر فى ٢٤-٥-١٩٥٠ وبشرط لياقتهم الطبية لهذه الخدمة .

٢ – الماهيات : تصرف لهم الماهيات التى أقرها مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة فى ٢٤-٥-١٩٥٠ بالنسبة لمتطوعى الجيش .

٣ – علاوة خطر : يمنح كل صول أو صف ضابط أو عسكرى (يقوم فعلا بعملية الهبوط من الطائرات أو برج التموين) علاوة خطر بالفئات الآتية :

ملليم	جنيه	
٠٠٠	٣	شهريا مدة السنة الأولى .
٥٠٠	٤	مدة السنتين التاليتين الثانية والثالثة .
٠٠٠	٦	ابتداء من السنة الرابعة ويستمر صرفها بهذه الفئة طول مدة خدمته بهذه الوحدة .

٤ – المعاشات والتعويضات : يطبق ما جاء بقرارات مجلس الوزراء الصادر فى ١٨-٦-١٩٥٠ بالنسبة لمعاشات وتعويضات من أصيبوا فى حملة فلسطين على من يصاب من الصولات وضباط الصف والعساكر فى وحدة المظلات أثناء وبسبب الخدمة فى هذه الوحدة .

مراجع فى قانون الطيران الحربى

1.—La guerre aérienne; lois de la guerre, La Haye, 1923 Paris

2.—J. Kroel, Traité T. 2: L'aéronantique en temps de guerre Paris 1936.

3.—J. Charpentier, l'humanisation de la guerre aérienne. Paris

4.—M. Lemoine, La neutralité aérienne (R.F.D.A., 1951 p. 1.)

5.—Sandiford: Diritto Aeronantico di guerra, Rome, 1937.

(يتبع صفحة ٥٥٥)

قرار مجلس الوزراء

بشأن طلب تعديل بعض شروط التطوع لوحدة الهابطين بالمظلات

فى ١٧ فبراير سنة ١٩٥٢

أدرج فى ميزانية عام ٥١ — ١٩٥٢ الاعتماد اللازم لانشاء مدرسة وسرية للهابطين من الجو فى ١٤ اكتوبر سنة ١٩٥١

وافق مجلس الوزراء على الشروط الخاصة بتطوع الضباط والجنود بالخدمة فى فرقة جنود المظلات .

وقد تعذر الحصول على العدد المطلوب من المتطوعين لانشاء المدرسة بسبب الشروط الموضوعة للتطوع وخاصة شروط السن واللياقة الطبية لذلك استقر الرأى بعد بحثه بواسطة الفنيين المختصين على ضرورة تعديل هذه الشروط لكى يمكن توافر العدد المطلوب من المتطوعين ونظراً لاحتمال تغيير الظروف التى دعت الى التعديلات المقترحة بحيث يتطلب الأمر اعادة تعديل هذه الشروط أكثر من مرة مستقبلا .

فقد رؤى أنه من الأوفق النص على أن تحدد شروط السن واللياقة الطبية بقرار يصدره وزير الحربية والبحرية تبعا لما تدعو اليه الحاجة .

ونظراً للارتباط الشديد بين علاوة الخطر التى تقرر منحها لأفراد وحدة الهابطين بالمظلات وبين التعديلات المقترحة بشروط السن واللياقة الطبية ولاحتمال استبعاد بعض المتطوعين بعد قبولهم والحاقهم بالوحدة لسبب عدم اللياقة الطبية .

فقد اقتضى الأمر أيضا ضرورة اعادة لنظر فى شروط منح هذه العلاوة بتحديد الأحوال التى يستحق فيها صرفها للمتطوعين من الضباط والجنود .

وفيما يلى نص التعديلات المقترحة :

(أولا) بالنسبة لشروط السن واللياقة الطبية : تحدد شروط السن واللياقة الطبية بالنسبة للمتطوعين من الضباط والصف ضباط والجنود بقرار يصدر من وزير الحربية والبحرية .

(ثانيا) بالنسبة لعلاوة الخطر : يستحق صرف علاوة الخطر للفئات التى حددها قرار مجلس الوزراء الصادر فى ١٤ أكتوبر سنة ١٩٥٢ بالشروط الآتية :

١ — بعد القيام بعملية القفز من الطائرة عدد ست مرات .

٢ — يستمر صرف العلاوة أثناء الخدمة بوحدة المظلات وبعد العودة الى الوحدة الأصلية .

٣ — يجدد عدد القفزات المذكورة سنويا لاستمرار صرف العلاوة .

والأمر مرفوع الى مجلس الوزراء الموقر للتفضل بالنظر والموافقة .

فى ١٦ فبراير سنة ١٩٥٢

وزير الحربية والبحرية

على ماهر

(تابع) مراجع قانون الطيران الحربى

6.—Spaight: Air Power & War Rights, London 1947.

7.—Spaight: The Atomic Problem, Londres 1948.

8.—H.S. Leroy, Aeronantical Law and rights of neutrals in International Law, New-York, Law Review mars 1940).

9.—K.V.R.T. Aerial Warfare and International law (Virginia Law Review fév 1942 — (D.S.).

قرار وزارى رقم ٢٢٩

بشأن تعديل شروط السن للمتطوعين

٦ مارس سنة ١٩٥٢

وزير الحربية والبحرية

بعد الاطلاع على قرار مجلس الوزراء الصادر فى ١٤ اكتوبر سنة ١٩٥٢ الخاص بالموافقة على شروط تطوع الضباط والجنود للخدمة بفرقة جنود المظلات .

والاطلاع على قرار مجلس الوزراء الصادر فى ١٧ فبراير سنة ١٩٥٢ الخاص بالموافقة على أن يكون تحديد شروط السن واللياقة الطبية لهؤلاء المتطوعين بقرار يصدره وزير الحربية والبحرية .

قرر ما يأتى :

المادة الأولى — يعدل شرط السن بالنسبة للمتطوعين ليكون كالآتى :

(١) الضباط لاتزيد السن عند التطوع عن ٣٠ ثلاثين سنة .

(٢) الصولات والصف ضباط والعساكر .

ألا يقل السن عند التطوع عن ١٧ سنة ولا يزيد عن ٣٠ سنة وذلك بالنسبة للدفعة الأولى فقط من الناجحين طبيا من متطوعى الهابطين بالمظلات .

المادة الثانية — يؤدى الكشف الطبى على المتطوعين أمام القومسيون الطبى العسكرى العام .

المادة الثالثة — على القائد العام للقوات المسلحة ووكلاء الوزارة تنفيذ ذلك كل فيما يخصه .

القاهرة فى ٦ مارس سنة ١٩٥٢

وزير الحربية والبحرية

قرار وزارى رقم ١٢٨

بشأن إلغاء شرط السن للضباط المتطوعين

فى ١٧ فبراير سنة ١٩٥٣

وزير الحربية والبحرية

بعد الاطلاع على قرار مجلس الوزراء الصادر فى ١٤ أكتوبر ١٩٥١ الخاص بالموافقة على شروط تطوع الضباط والجنود للخدمة بفرقة جنود المظلات .

والاطلاع على قرار مجلس الوزراء الصادر فى ١٧ فبراير سنة ١٩٥٢ الخاص بالموافقة على أن يكون تحديد شروط السن واللياقة الطبية لهؤلاء المتطوعين بقرار وزير الحربية والبحرية .

والاطلاع على القرار الوزارى رقم ٢٢٩ الصادر بتاريخ ٦ مارس سنة ١٩٥٢ .

والاطلاع على ما تقدمت به رئاسة الجيش .

قرر ما يأتى :

المادة الأولى — يلغى شرط السن بالنسبة للضباط الذين يتطوعون للخدمة بوحدة جنود المظلات .

المادة الثانية — على القائد العام للقوات المسلحة ووكلاء الوزارة تنفيذ ذلك كل فيما يخصه .

وزير الحربية والبحرية

لواء (ا . ح) محمد نجيب

قرار مجلس الوزراء

بشأن شرط الزواج بالنسبة للمتطوعين

١١ مارس سنة ١٩٥٣

أدرج فى ميزانية عام ١٩٥١ - ١٩٥٢ الاعتماد اللازم لانشاء مدرسة وسرية للهابطين من الجو ، ووافق مجلس الوزراء فى ١٤ اكتوبر ١٩٥١ على الشروط الخاصة بتطوع الضباط والجنود للخدمة فى وحدة جنود المظلات .

وقد نص فى الفقرة ٣ من البند ١ (أولا) الخاص بشروط قبول تطوع الضباط للخدمة بوحدة المظلات على (ألا يكون الضابط متزوجاً عند تطوعه) .

ولما كان هذا الشرط لا يحول دون زواج الضابط بعد التحاقه بالوحدة فعلا وهو ما يجعله عديم الجدوى ولا داعى له .

وبما أنه نتيجة لتعذر الحصول على العدد المطلوب من الضباط المتطوعين بسبب بعض الشروط الموضوعة للتطوع ، فقد تمت الموافقة على تعديل شروط اللياقة الطبية والسن ومنح علاوة الخطر .

وبما أن شرط (ألا يكون متزوجاً عند تطوعه) ، علاوة على عدم جدواه ، كان أحد الشروط التى حالت دون قبول الكثير من الضباط المتطوعين اللائقين فعلا للخدمة بهذه الوحدة .

وبما أنه زيادة على ما تقدم ، فلم يشترط هذا الشرط بالنسبة للمتطوعين من الصف والجنود .

فالأمر معروض على مجلس الوزراء الموقر للتفضل بالنظر والموافقة على الغاء هذا الشرط من شروط تطوع الضباط للخدمة بوحدة المظلات حتى يمكن توافر عدد ممكن من الضباط اللائقين للخدمة بها .

القاهرة فى ٢٢ فبراير سنة ١٩٥٣

وزير الحربية والبحرية

لواء (أ ح) محمد نجيب

وافق مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة فى ١١ مارس سنة ١٩٥٣ على طلب وزارة الحربية والبحرية المبين فى هذه المذكرة . وقد أبلغت وزارة المالية والاقتصاد هذا القرار .

رئيس مجلس الوزراء

لواء (أ . ح) محمد نجيب

مراجع

١ – راجع بحث المستشار الدكتور وحيد رأفت فى مجلة القانون والاقتصاد صفحة ١٠٧ عدد السنة الخامسة فى موضوع القانون الدولى وضرب المدن من الجو .

٢ – راجع مقال العلامة الفرنسى بول فوشيل عن (النسف من الجو منشور فى المجلة العامة للقانون الدولى عام ١٩١٧

٣ – راجع كتاب رويس الأمريكى عن (النسف من الجو والتنظيم الدولى) طبعة نيويورك سنة ١٩٢٨ (ض . ص)

قرار مجلس الوزراء

عن تعديل شروط صرف علاوة الخطر لمتطوعى وحدة الهابطين بالمظلات

فى ١١ فبراير سنة ١٩٥٣

---

١ — فى ١٧ - ٢ - ١٩٥٣ وافق مجلس الوزراء على تعديل شروط منح علاوة الخطر لمن يستحقها من المتطوعين بحيث أباح استمرار صرفها فى حالة عودة المتطوع إلى وحدته الأصلية وذلك مساعدة على انشاء وتكوين احتياطى كاف على مر السنين من الهابطين بالمظلات .

٢ — ولما كان استمرار صرف علاوة الخطر للمتطوع فى حالة اعادته الى وحدته الأصلية قد بنى أساساً على تشجيع المتطوع على تجديد القفزات سنوياً ودوام استعداده ولياقته للخدمة فى وحدة المظلات فى أية لحظة يطلب فيها وقت الحاجة اليه .

٣ — ولما كان تكوين هذا الاحتياطى لن يتم فوراً حيث أن وحدة الهابطين بالمظلات نفسها ما زالت صغيرة وفى دور الانشاء والتكوين ومن المنتظر استمرار التوسع فيها وزيادتها ، وبما أنه من الضرورى العمل فى الوقت الحالى على تشجيع المتطوعين وخاصة المتقدمين منهم فى البقاء للخدمة بها والحد من عودة بعضهم إلى وحداتهم الأصلية .

٤ — لهذا رؤى الاقتصار فى صرف علاوة الخطر لمن يستحقونها من المتطوعين على من يخدم منهم فعلا فى وحدة المظلات وعلى من يوضعون فى كشف احتياطى هذه الوحدة فى حالة نقلهم منها إلى وحدات أخرى . أما من يقتضى الصالح العام لسبب أو لغيره شطبه من احتياطى وحدة المظلات فلا يصرف علاوة الخطر .

ولما كان تنفيذ ذلك يقتضى تعديل الفقرة « ثانيا » من قرار مجلس الوزراء الصادر بتاريخ ١٧ - ٢ - ١٩٥٢ الخاص بعلاوة الخطر .

ففيما يلى النص المقترح بعد التعديل :

(ثانياً) يستحق صرف علاوة الخطر بالفئات التى حددها قرار مجلس الوزراء الصادر بتاريخ ١٤ اكتوبر سنة ١٩٥١ بالشروط الآتية :

١ — بعد القيام بعملية القفز من الطائرة عدد « ست مرات بنجاح » .

٢ — يجدد عدد القفزات المذكورة سنوياً بنجاح لاستمرار صرف العلاوة

٣ — تصرف العلاوة أثناء الخدمة بوحدة المظلات ، وفى حالة النقل إلى وحدة أخرى يشترط لاستمرار صرف العلاوة قيد اسم المتطوع فى احتياطى الهابطين بالمظلات .

والأمر مرفوع إلى مجلس الوزراء الموقر للتفضل بالنظر والموافقة .

وزير الحربية والبحرية

لواء (أ . ح)

وافق مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة فى ١١ فبراير سنة ١٩٥٣ على الاقتراح المبين فى هذه المذكرة . وقد أبلغت وزارة المالية والاقتصاد هذا القرار .

رئيس مجلس الوزراء

(لواء ا . ح)

مراجع

ارجع فى تشريعات جنود المظلات فى الدول الأخرى الى مؤلف البروفسور ليجوف سنة ١٩٣٤ صفحة ٤٢٣ بند ٨٣٧ ومابعدها . وفى القانون السويسرى الى مؤلف جان لاكور طبعة لوزان سنة ١٩٥١ صفحة ١١٣

قانون رقم ٣٦ لسنة ١٩٥١
بانشاء كلية الطيران الحربى (الملكية)[1]

نحن . . .

قرر مجلس الشيوخ ومجلس النواب القانون الآتى نصه وقد صدقنا عليه وأصدرناه :

مادة ١ — ينشأ معهد عال[2] خاص بدراسة فنون الطيران الحربى، ويسمى «كلية الطيران الحربى الملكية» ويكون تابعاً لوزارة الحربية والبحرية.

وتقوم هذه الكلية باعداد ضباط ذوى كفاية فنية للخدمة بالسلاح الجوى الملكى .

مادة ٢ — يتولى إدارة الكلية مدير يكون مسئولا عن النظام وتنفيذ قرارات مجلس الكلية ، ويعاونه كبير معلمى الطيران وكبير معلمى العلوم بالكلية.

مادة ٣ — يكون للكلية مجلس يشرف على جميع شئون التعليم فيها ، ويشكل من :

وكيل وزارة الحربية والبحرية للطيران — رئيساً

مدير السلاح الجوى الملكى أو نائبه ... ...
كبير ضباط الطيران للادارة ... ...
كبير ضباط الطيران للعمليات ... ...
مدير الكلية ... ...
كبير معلمى الطيران... ... ...
كبير معلمى العلوم ... ...
ثلاثة أعضاء يعينهم وزير الحربية والبحرية مدة ثلاث سنوات ، ويجوز تجديد تعيينهم ... ...
— أعضاء

نشر فى الوقائع المصرية العدد ٢٣ فى ١٢ مارس سنة ١٩٥١

(1) La Faculté Egyptienne de l'aviation Militaire.
(2) Institist supérieur.

مادة ٤ — يختص مجلس الكلية بالمسائل الآتية :

١ — إعداد مناهج الدراسة العلمية والعملية والتدريب العسكرى والرياضى وتوزيع المواد الدراسية على سنى الدراسة ، وتعين عدد الحصص لكل مادة واختيار الكتب الدراسية .

٢ — ترشيح أعضاء هيئة التدريس ، واقتراح ترقيتهم ونقلهم وندبهم .

٣ — اختيار أعضاء لجان الامتحان .

٤ — تعيين العدد المطلوب للكلية ، واختيارهم من الطلبة اللذين تتوافر فيهم شروط الالتحاق بها .

٥ — اعداد مشروع ميزانية الكلية .

٦ — اقتراح ما يراه من تعديل فى نظام الكلية .

٧ — النظر فيما يعرضه عليه وزير الحربية والبحرية أو مدير الكلية خاصاً بشئون التعليم فيها .

مادة ٥ — يجتمع مجلس الكلية بدعوة من الرئيس أو بناء على طلب كتابى يقدمه ثلاثة من الأعضاء على الأقل إلى رئيس المجلس ، ولا يعتبر انعقاده صحيحاً إلا إذا حضره أكثر من نصف أعضائه ، ويجب أن يعقد المجلس مرتين على الأقل خلال العام الدراسى .

مادة ٦ — تصدر قرارات مجلس الكلية بأغلبية آراء الحاضرين ، فاذا تساوت الآراء رجح الرأى الذى فى جانبه الرئيس .

مادة ٧ — لا تكون قرارات مجلس الكلية نافذة إلا بعد التصديق عليها من وزير الحربية والبحرية .

مادة ٨ — يجب أن تتوافر فى طالب الالتحاق بالكلية الشروط الآتية :

١ — أن يكون مصرياً .

٢ — أن يكون حاصلا على شها دة اتمام الدراسة الثانوية القسم الخاص شعبة العلوم أو الرياضة أو الآداب أو شهادة إتمام الدراسة الثانوية القسم الخاص من المدرسة الثانوية النموذجية العسكرية .

٣ — أن يكون حسن السيرة ولم يسبق الحكم عليه فى جناية أو جنحة مخلة بالشرف étre de bonne Conduite .

٤ — ألا تزيد سنة وقت بدء الدراسة على احدى وعشرين سنة ميلادية ولا تقل عن ست عشرة سنة ميلادية .

٥ — أن يكون غير متزوج .

٦ — أن يقرر القومسيون الطبي العام للطيران لياقته طبياً .

٧ — أن يؤدى بنجاح اختباراً نفسياً وامتحاناً فى الألعاب الرياضية .

٨ — ألا يكون الطالب قد سبق فصله من معهد آخر بسبب مخل بالشرف .

٩ — للطلبة المبرزين فى الألعاب الرياضية الأولوية فى الالتحاق بالكلية متى توافرت فيهم الشروط المذكورة فى المادة السابقة .

مادة ١٠ — استثناء من حكم المادة ٨ ، يجوز بناء على توصية مجلس الدفاع الأعلى قبول طلبة من غير المصريين .

ويجب أن تتوافر فى هولاء الطلبة شروط اللياقة الطبية وأن يكونوا حاصلين على مؤهل علمى تعتبره وزارة المعارف العمومية معادلا لشهادة اتمام الدراسة الثانوية القسم الخاص .

راجع البحث المنشور فى المجلة العامة للطيران فى فرنسا سنة ١٩٤٦ صفحة ٨٥ عن كلبات الطيران الحربى فى فرنسا

(ض . ص)

مادة ١١ — تصدر اللائحة الداخلية للكلية بقرار من وزير الحربية وتشمل على وجه الخصوص ما يأتى :

١ تعيين مؤهلات هيئة التدريس وضباط الكلية .

٢ — المصروفات التى يؤديها الطالب .

٣ — شروط منح المجانية .

٤ — طريقة الاختبار النفسى والامتحان الرياضى المنصوص عليهما بالبند ٧ من المادة رقم ٨

مادة ١٢ — مدة الدراسة فى الكلية ثلاث سنوات .

وتكون الدراسة باللغة العربية ما لم يقرر مجلس الكلية فى أحوال خاصة استعمال لغة أجنبية .

مادة ١٣ — يتلقى الطلبة دراسات علمية وعملية فى المواد الآتية :

١ — العلوم لطيران[1] :

هندسة الطائرات ، ميكانيا الطائرات ، ملاحة جوية ، أرصاد جوية. عمليات جوية وتشمل التكتيك الجوى والتصوير الجوى وقراءة الصور الجوية والتعاون مع الجيش والبحرية مع دراسة تنظيم هذه القوات وتمييز الطائرات ، التسليح بجميع فروعه ، نظرية الطيران ، طبوغرافية .

٢ — العلوم الادارية[2] :

التنظيم والشئون الإدارية وعلم الصحة العسكرية ، القوانين العسكرية والادارية وقانون الجيش ، قوانين الملاحة الجوية قوانين الطيران والنظام والادارة بالسلاح الجوى الملكى ، تعليمات ونماذج لمخازن السلاح الجوى الملكى .

(1) Les sciences techniques de l'aviation.

(2) Les sciences administratives.s

٣ – التدريب العسكرى Entainement miltaire :

تدريب المشاة ، الأسلحة الصغيرة وضرب النار ، التّربية البدنية .

٤ – العلوم والرياضة Mathématiques :

الرياضة ، كيمياء وطبيعة ، مقاومة معادن وتعدين ، كهرباء ، لاسلكى

٥ – الدراسة الثقافية Enseignement culturel :

القانون العام (الدولى والدستورى والجنائى) ، فكرة عامة عن الاقتصاد السياسى ، التاريخ العام والتاريخ العسكرى والتاريخ القومى بالتفصيل وتاريخ الطيران والجغرافيا العسكرية .

٦ – اللغات الحية Langues vivantes :

العربية والانجليزية والفرنسية .

٧ – صناعة وصيانة الطائرات Iudustrie & entretien :

إصلاح الطائرات ، إصلاح المحركات ، تفتيشات مختلفة ، تصميم المحركات ، تعليمات ونماذج الصيانة .

وتنظم بهذه الدراسات كما تنظم فى الثقافة العامة محاضرات ومطالعات وبحوث وتطبيقات عملية .

كما يتلقى الطلبة دراسة وتدريباً عملياً فيما يأتى[1] :

١ – استعمال جهاز الطيران الآلى .

٢ – الطيران على طائرات التعليم الابتدائى ، مزدوج ومنفرد .

٣ – الطيران على طائرات التعليم المتوسطة .

٤ – الألعاب البهلوانية .

---

(1) Manipulation de l'appareil (Linktrainer).
Le survol sur des avions d'exerices-double et unique.
Le survol sur des avions intermédiares.
Jeux acrobatipues.

٥ – الطيران بآلات[١] .

٦ – القيام بالرحلات الجوية والتشكيلات بأنواعها .

٧ – الطيران الليلى survol nocturne :

٨ – الطيران الحربى ، ضرب النار بأنواعه المختلفة ، قذف القنابل بأنواعها ، التصوير الجوى والاستكشاف ، التعاون مع الجيش والبحرية تشكيلات القتال . airation militaire[٢] .

ويجوز لوزير الحربية بقرار منه بناء على طلب مجلس الكلية أن يعدل فى مواد الدراسة .

مادة ١٤ – يؤدى الطلبة فى نهاية كل عام دراسى امتحاناً فى المواد التى درسوها خلال العام ، ولا يعتبر الطالب ناجحاً إلا إذا حصل على ٤٠٪ من النهاية العظمى المقررة لكل مادة على حدة وعلى ٦٠٪ من النهاية العظمى للمجموع الكلى للمواد ، ويخصص للاختبارات الشهرية ٢٠٪ من مجموع درجات كل مادة .

ويعتبر الطالب راسباً إذا لم يحصل على النسب المحددة للنجاح ، ويبقى للاعادة بفرقته مدة سنة أخرى .

مادة ١٥ – يحرم من الامتحان كل طالب لم يحضر ٧٥٪ من مجموع الدروس والتدريبات العملية المقررة لفرقته . وفى هذه الحالة يعتبر الطالب فى حكم الراسب ويبقى للاعادة سنة أخرى بفرقته .

مادة ١٦ – يفصل الطالب من الكلية إذا رسب مرتين فى فرقة واحدة

مادة ١٧ – يجوز لمجلس الكلية أن يقرر عقد امتحان خاص قبل بدء السنة الدراسية التالية لمن تخلف من الطلاب عن حضور الامتحان

---

(1) Survol suivant les instruments.

Excursions et formations aériemes diveress.

(2) diveress moyens de tir - bombordements divers photographie aérienme treconnaissance.

لسبب قهرى وكان حائزاً لشروط دخول الامتحان ، ويعتبر ترتيبه عند النجاح فى نهاية كشف الناجحين لدور الامتحان العادى[1] .

مادة ١٨ — مع مراعاة أحكام المادة السابقة لكل من عجز عن حضور الامتحان الخاص لاستمرار الحالة القاهرة أو لسبب قهرى جديد يبقى بفرقته ولا يعتبر راسباً ؛ وعلى أية حال لا يجوز بقاء الطالب أكثر من ثلاث سنوات فى فرقة واحدة .

مادة ١٩ — يمنح وزير الحربية والبحرية الطلبة الناجحين فى امتحان السنة النهائية شهادة باسم بكالوريوس كليه الطيران الحرنى الملكية يمنح حاملها رتبة طيار ثان بالسلاح الجوى الملكى .

مادة ٢٠ — يجوز بمرسوم يصدر بناء على طلب مجلس الكلية وعرض وزير الحربية والبحرية خفض مدة الدراسة لمواجهة الضرورات العسكرية فى حالتى الحرب أو خطر الحرب ، ولا يمنح المتخرجون من الكلية بكالوريوس الطيران إلا بعد أن يجتازوا امتحان الترقى إلى رتبة الطيار الأول .

مادة ٢١ — العقوبات التأديبية التى يجوز توقيعها على الطالب هى :

(ا) الحجز بالكلية لمدة أقصاها ٢٨ يوماً .

(ب) خفض رتبة ضابط الصف لدرجة أدنى أو لدرجة طالب .

(ج) تأخير الأقدمية بكشف الناجحين .

(د) الحرمان من التقدم إلى الامتحان .

(هـ) الفصل نهائياً من الكلية .

---

(١) هذه المادة عدلت بالقانون رقم ١٤٧ سنة ١٩٥٣ منشور صفحة ٥٧٣

مادة ٢٢ — تقدر العقوبات الواردة بالبنود (ج) ، (د) ،(هـ) من المادة السابقة من مجلس الكلية بناء على تحقيق يجريه مجلس يعين من بين ضباط الكلية وتكون الاحالة اليه بأمر من مدير الكلية ، ولمجلس الكلية تخفيف العقوبة أو الغاؤها .

أما العقوبات الأخرى فيوقعها المدير . ويعتبر قراره فيها نهائياً .

مادة ٢٣ — يترتب على عقوبة الفصل عدم جواز خدمة الطالب كضابط فى القوات المسلحة لحضرة صاحب الجلالة الملك أو المصالح ذات النظام العسكرى فى وزارة الحربية والبحرية .

مادة ٢٤ — للطالب الذى يثبت عجزه عن تعلم الطيران الأفضلية فى الالتحاق بالسلاح الجوى الملكى فى احدى الوظائف الادارية أو الفنية أو فى النقل إلى الكلية الحربية الملكية .

مادة ٢٥ — يجوز بمرسوم ان تنشأ بالكلية أقسام التخصص فى فنون الطيران .

مادة ٢٦ — على وزيرى الحربية والبحرية والمالية ، كل فيما يخصه تنفيذ هذا القانون ويعمل به من تاريخ نشره فى الجريدة الرسمية . ولوزير الحربية والبحرية أن يصدر القرارات اللازمة لتنفيذه .

نأمر بأن يبصم هذا القانون بخاتم الدولة وأن ينشر فى الجريدة الرسمية وينفذ كقانون من قوانين الدولة .

صدر بقصر القبة فى ٣٠ جمادى الأولى سنة ١٣٧٠ ٨ مارس سنة ١٩٥١ .

وزير الحربية   وزير المالية   رئيس مجلس الوزراء

مذكرة إيضاحية

للقانون بانشاء كلية الطيران الحربى (الملكية)

أثبتت الحرب العالمية الأولى أهمية سلاح الطيران كوسيلة لها قيمتها ابان الحرب ، ومنذ ذلك الحين ومصر تتطلع إلى تزويد قواتها بهذا السلاح — وقد استهلت الحكومة جهدها فى هذا الشأن بأن أوفدت البعثات من ضباط الجيش إلى انجلترا ومدرسة الطيران البريطانى بأبى صوير لتعلم فنون الطيران ، وعند ما أبرمت معاهدة سنة ١٩٣٦ وأطلقت يد مصر فى انماء جيشها وتقويته أنشأ سلاح الطيران الملكى مدرسة الطيران العالى لتخريج الضباط تبعاً لحاجة السلاح ، وأخيراً رؤى انشاء كلية للطيران الحربى نتيجة لما تأكد للقائمين على الأمر من أهمية سلاح الطيران وأثره الحاسم ، واتجاه النية إلى تزويد السلاح الجوى الملكى بعدد وافر من الطائرات وانشاء مصنع لهذا الغرض ، وقد روعى أن يسير العمل بالكلية على نسق أحدث النظم وبرامج التعلم المقتبسة من كليات الطيران الحربى بانجلترا وغيرها .

وقد تعرضت المواد من ٢ إلى ٧ إلى إدارة الكلية فجعلت لها مدير مجلس ادارة برأسه وكيل وزارة الحربية والبحرية للطيران ويشكل من تسعة أعضاء روعى فى اختيارهم كفاية معينة ، ويختص هذا المجلس بتوزيع المواد الدراسية وترشيح أعضاء هيئة التدريس واختيار أعضاء

لجان الامتحان واختيار الطلبة وإعداد مشروع ميزانية الكلية واقتراح التعديل فى نظامها ، كما نظمت المواد المذكورة اجتماعات هذا المجلس وقراراته .

وروعى فى وضع المشروع أن يتوافر للطلبة فى الكلية المذكورة المران الكافى والخبرة الكافية فرأت الوزارة فى مشروعها عدم الحاق الضباط المتخرجين فى الكلية الحربية بهذا المعهد ونصت المادة ٨ على الشروط الواجب توافرها فى الطالب فاستلزمت أن يكون مصرياً وأن يكون حاصلا على شهادة اتمام الدراسة الثانوية القسم الخاص شعبة الرياضة أو العلوم أو شهادة الدراسة الثانوية النموذجية العسكرية وذلك إلى جانب شروط أخرى خاصة بالجنسية المصرية وبحسن السيرة والسن واللياقة الطبية والحالة النفسية والنشاط الرياضى الخ . . . ، هذا وقد أجازت المادة ١٠ استثناء قبول طلبة من غير المصريين بناء على توصية مجلس الدفاع الأعلى الذى يرأسه رئيس مجلس الو زراء وفى هذا الضمان الكافى ، وقد نصت المادة ١٢ على أن تكون مدة الدراسة ثلاث سنوات كما أجيز خفض مدة الدراسة إذا تطلبت ذلك ضرورات عسكرية فى حالآت الحرب أو خطر الحرب وأحيط ذلك بضمان واف بحيث لا يؤثر على المران المطلوب إذ نصت المادة ٢٠ على أن يكون ذلك بناء على اقتراح مجلس الكلية وموافقة وزير الحربية والبحرية واستصدار مرسوم بذلك وعلى ألا تمنح الاجازة العلمية المنصوص عليها فى المادة ١٩ إلا بعد أن يجتاز الطالب امتحان الترقى إلى رتبة الطيار الأول .

وقد تضمنت المادة ١٣ برنامجا دراسياً يتحقق معه توافر مستوى عال من الثقافة والدراية الفنية فى الطلاب فنصت على دراسات علمية وفنية خاصة بالطيران إلى جانب الدراسات الادارية والتدريب العسكرى والثقافة العامة . . . الخ كما أجيز لوزير الحربية والبحرية بمقتضى

المادة المذكورة أن يعدل بالاضافة أو الحذف فى هذه الدراسات حتى تتمشى الدراسة مع ما يستجد ويستحدث من فنون الطيران المختلفة. كما أجازت المادة ٢٥ أن تنشأ بالكلية أقسام للتخصص فى فنون الطيران.

وأوضحت المواد من ١٤ إلى ١٨ شروط دخول الامتحان ونسب النجاح والحد الأقصى لعدد مرات الرسوب.

وقد نصت المادة ١٩ على أن يمنح وزير الحربية والبحرية الخريجين بكالوريوس كلية الطيران الحربى الملكية.

هذا وقد عددت المادة ٢١ العقوبات التأديبية التى يمكن توقيعها على الطلبة وهى الحجز بالقشلاق لمدة أقصاها ٢٨ يوما وخفض رتبة ضباط الصف لدرجة أدنى أو لدرجة طالب وتأخير الأقدمية بكشف الناجحين والحرمان من التقدم للامتحان والفصل نهائياً من الكلية — وحددت المادة ٢٢ الجهة التى توقع العقوبة فى كل حالة — ورتبت المادة ٢٣ على عقوبة الفصل عدم جواز خدمة الطالب كضابط فى القوات المسلحة لحضرة صاحب الجلالة الملك أو فى المصالح الأخرى ذات النظام العسكرى بوزارة الحربية والبحرية.

وقد عرض المشروع على الجمعية العمومية لقسمى الرأى والتشريع بمجلس الدولة فأقرته بالصيغة المرافقة.

وتتشرف وزارة الحربية والبحرية بعرضه على مجلس الوزراء رجاء الموافقة عليه واستصداره.

وزير الحربية والبحرية

فى فرنسا

بمرسوم ٤ أبريل سنة ١٩٣٣ انشأت فرنسا كلية الطيران الحربى فى مدينة (صالون دى بروفانس) وقد بدأت الدراسة فيها فعلا من سنة ١٩٣٥ وقد زارها رئيس الجمهورية الفرنسية سنة ١٩٤٧ واقرأ خطاب وزير الطيران الفرنسى بهذه المناسبة منشور بالمجلة العامة للطيران سنة ١٩٤٧ عدد ٢ ص ١٧٧ (ض . ص)

قانون رقم ١٤٧ لسنة ١٩٥٣ [١]

بتعديل المادة ١٧ من القانون رقم ٣٦ لسنة ١٩٥١ بإنشاء كلية الطيران الحربى (الملكية)

بعد الاطلاع على الاعلان الدستورى ؛

وعلى القانون رقم ٣٦ لسنة ١٩٥١ بانشاء كلية الطيران الحربى الملكية .

مادة ١ — يستبدل بنص المادة ١٧ من القانون رقم ٣٦ لسنة ١٩٥١ المشار اليه النص الآتى :

"مادة ١٧ — يجوز لمجلس الكلية أن يقرر عقد امتحان خاص قبل بدء السنة الدراسية التالية لمن رسب من الطلاب فى الامتحان ولمن تخلف عن حضوره لسبب قهرى متى كان حائزا لشروط دخول الامتحان .

ويكون ترتيب الناجحين فى هذا الامتحان تاليا لترتيب الناجحين فى دور الامتحان العادى"

مادة ٢ — على وزيرى الحربية والبحرية والمالية والاقتصاد ، كل فيما يخصه ، تنفيذ هذا القانون ، ويعمل به من تاريخ العمل بالقانون رقم ٣٦ لسنة ١٩٥١ المشار اليه .

---

(١) نشر بالوقائع المصرية ، العدد ٢٨ مكرر — ٢ أبريل سنة ١٩٥٣
راجع فى مدارس الطيران بانجلترا مؤلف بومون طبعه سنة ١٩٥١ ص ٥٢٦

المذكرة الايضاحية

لمشروع القانون بتعديل المادة ١٧ من القانون رقم ٣٦[١] لسنة ١٩٥١ بانشاء كلية الطيران الحربى (الملكية)

نصت المادة ١٧ من القانون رقم ٣٦ لسنة ١٩٥١ بانشاء كلية الطيران الحربى الملكية على انه « يجوز لمجلس الكلية أن يقرر عقد امتحان خاص قبل بدء السنة الدراسية التالية لمن تخلف من الطلاب عن حضور الامتحان لسبب قهرى وكان حائزاً لشروط دخول الامتحان ويعتبر ترتيبه عند النجاح فى نهاية كشف الناجحين لدور الامتحان العادى .

وقد درجت الكلية على أن يشمل امتحان الدور الثانى جميع الطلبة الراسبين فى امتحان الدور الأول رغم سكوت المادة ١٧ عن النص عليهم .

وتمشياً مع ما جرى عليه العمل أعدت وزارة الحربية والبحرية مشروع قانون بتعديل المادة ١٧ بحيث يباح دخول امتحان الدور الثانى لجميع الطلبة الراسبين فى امتحان الدور الأول بالاضافة إلى من تخلف عن حضور امتحان الدور الأول لسبب قهرى . كما نص على أن يكون لهـذا التعديل أثر رجعى من تاريخ العمل بالقانون رقم ٣٦ لسنة ١٩٥١ تصحيحاً للوضع واقراراً لما جرى عليه العمل .

وتتشرف الوزارة بعرض هذا المشروع على مجلس الوزراء مفرغاً فى الصيغة التى أقرها مجلس الدولة رجاء الموافقة عليه واستصداره .

وزير الحربية والبحرية

---

(١) اقرأ عن الحرب الجوية فى القانون الدولى العام مؤلف الدكتور على صادق أبو هيف طبعة الأسكندرية سنة ١٩٥١ صفحات ٦٦٧ — ٦٧٨

قانون رقم ٤٦٦ لسنة ١٩٥٣

بانشاء وتنظيم المدارس الفنية بالقوات الجوية[1]

باسم الأمة

رئيس الجمهورية

بعد الاطلاع على الاعلان الدستورى الصادر فى ١٠ من فبراير سنة ١٩٥٣ من القائد العام للقوات المسلحة وقائد ثورة الجيش ؛

وعلى الاعلان الدستورى الصادر فى ١٨ من يونيه سنة ١٩٥٣ ؛

وعلى القانون رقم ٢١٠ لسنة ١٩٥٠ بشأن نظام موظفى الدولة ؛

وعلى ما ارتآه مجلس الدولة ؛

وبناء على ماعرضه وزير المالية والاقتصاد، وموافقة مجلس الوزراء ؛

أصدر القانون الآتى :

مادة ١ — تنشأ بالقوات الجوية مدارس فنية تشمل المدارس الحالية الآتيـة :

(مدرسة ميكانيكا الطيران ومدرسة التسليح ومدرسة اللاسلكى والرادار ومدرسة التصوير وكذا مدارس ضباط الصف الطيارين والملاحين والمراقبين الجويين وغير ذلك من المدارس الفنية التى يصدر بها قرار من وزير الحربية .

(١) ان الماثرات أصبحت فى وقتنا الحاضر السلاح الأول لحرب راجع ميزانيات الدفاع الوطنى .

مدارس مكانيكا الطيران والتسليح واللاسلكى والرادار والتصوير

مادة ٢ — يشترط فى طالب الالتحاق باحدى هذه المدارس :

(ا) أن يكون مصريا .

(ب) أن يكون قد أتم بنجاح فرقة السنة الثانية الاعدادية أو مايعادلها .

(ج) ألا تقل سن الطالب عند الالتحاق عن ١٤ سنة ولاتزيد على ١٧ سنة سنة ميلادية ولرئيس هيئة أركان حرب القوات الجوية فى حالة الضرورة أن يقرر قبول من لاتقل سنه عن ١٣ سنة ولاتزيد على ١٨ سنة ميلادية .

(د) أن لايكون متزوجا .

مادة ٣ — مدة الدراسة خمس سنوات دراسية .

مادة ٤ — يمنح الطالب المكافآت الآتية :

مليم	جنيه	
٢٥٠	١	شهريا للطالب فى السنة الاعدادية الأولى
٢٥٠	١	» » » » » الثانية
٥٠٠	١	» » » » الثالثة
—	٤	» » » » الرابعة
—	٤	» » » » الخامسة

وكذا يمنح الطالب فى السنتين الرابعة والخامسة علاوة مقدارها جنيهان شهريا اذا ساهم فى الانتاج .

ملاحظة : بالاطلاع على ميزانيات الدفاع المنشورة فى مختلف الدول نرى أن ٤٠٪ منها يستغرقها السلاح الجوى . اقرأ سلسلة مقالات ميزانية القوات الجوية فى الدول جميعا منشور بمجلة الطيران الفرنسية سنة ١٩٥٠ ص ٩٤٢ و ١٢٥٦ وعدد سنة ١٩٥١ ص ١٥٥ وعدد سنة ١٩٥٢ ص ٦٩ (ض . ص)

مادة ٥ — اذا نجح الطالب فى الامتحان النهائى يمنح شهادة اتمام الدراسة بالمدارس الفنية ورتبة الميكانيكى والناجح بمرتبة الشرف رتبة الوكيل أمباشى.

مدارس ضباط الصف الطيارين والملاحين والمراقبين الجويين

مادة ٦ — يشترط فى طالب الالتحاق باحدى هذه المدارس :

(ا) أن يكون مصريا .

(ب) أن يكون قد أتم بنجاح الفرقة الأولى لشعبة العلوم بالمرحلة الثانوية العامة أو مايعادلها .

(ج) ألاتقل سنه عند الالتحاق عن ١٧ سنة ولاتزيد عل ٢٠ سنة ميلادية ولرئيس هيئة أركان حرب القوات الجوية أن يقرر فى حالة الضرورة قبول من لاتقل سنه عن ١٦ سنة ولاتزيد على ٢١ سنة ميلادية .

(د) أن لايكون متزوجا .

مادة ٧ — مدة الدراسة خمسة عشر شهرا .

مادة ٨ — يمنح الطالب مكافأة قدرها أربعة جنيهات شهريا وكذا علاوة طيران للطلبة الطيارين قدرها أربعة جنيهات أخرى .

مادة ٩ — يعين الطالب بعد نجاحه فى الامتحان النهائى برتبة جاويش طيار أو ملاح أو مراقب جوى بماهية شهرية قدرها ١٠ ج وعلاوة طيران شهرية قدرها ٣ ج للملاح والمراقب اذا كانت أعمالهما تحتم عليهما ركوب الطائرة وثمانية جنيهات للطيارين .

مادة ١٦ — ينتفع بأحكام هذا القانون جميع خريجى هذه المدارس الذين تخرجوا فيها قبل العمل بهذا القانون والذين هم الآن فى الخدمة العسكرية وتسوى حالاتهم على هذا الأساس بصرف النظر عن مؤهلاتهم مع عدم صرف فروق من المدد السابقة على تنفيذ هذا القانون .

واذا كان المتخرج قد أمضى مدة أقل من خمس سنوات فى المدارس التى مدة الدراسة فيها خمس سنوات يستنزل من مدة خدمته مايكملها .

مادة ١٧ — الشهادات التى تمنح من هذه المدارس لايكون لها أى اعتبار الا قبل القوات الجوية .

مادة ١٨ — يجوز لرئيس هيئة أركان حرب القوات الجوية بموافقة القومسيون الطبى ابقاء من يصاب أثناء العمل أو بسببه اصابة تجعله غير لائق لتحمل أعباء الخدمة العسكرية للعمل فى الوظائف المدنية وفقا لكادر العمال . على ألا يقل راتبه أو مجموع أجره فى الشهر عند التعيين فى الوظيفة المدنية عن آخر مرتب كان يتقاضاه مع استبعاد العلاوات والبدلات العسكرية .

مادة ١٩ — يلغى كل ما يخالف أحكام هذا القانون .

مادة ٢٠ — على وزيرى الحربية والمالية والاقتصاد تنفيذ هذا القانون ويعمل به اعتبارا من أول يناير سنة ١٩٥٤

تحريرا فى ١٩٥٣/٩/١٤ — محمد نجيب

ملاحظة

دل الاحصاء الدقيق على أنه يوجد الآن فى فرنسا عدد ١٧ مدرسة للطيران الحربى منها خمس مدارس لتكوين الملاحين الجويين العسكرين وواحدة ممتازة لتكوين ضباط السلاح الجوى فى مدينة صالون دى بروفانس بفرنسا . وأن عدد الطلبة فى هذه المدارس سنة ١٩٥٣ بلغ (١١) ألفا مع أن عدد سكان فرنسا لا يزيد على ٤٥ مليون نسمة أى ضعف سكان الجمهورية المصرية ... (ض . ص)

مذكرة إيضاحية

القانون رقم ٤٦٦ لسنة ١٩٥٣ بانشاء وتنظيم المدارس الفنية بالقوات الجوية

رأت وزارة الحربية أن تنشئ مدارس فنية بالقوات الجوية تكون نواتها المدارس الموجودة فعلا الآن وهى :

(مدرسة ميكانيكا الطيران ومدرسة التسليح ومدرسة اللاسلكى والرادار ومدرسة التصوير وكذا مدرسة ضباط الصف الطيارين والملاحين والمراقبين الجويين) . وقد رأت وضع نظام جديد لهذه المدارس وللمتخرجين فيها كى يزيد الاقبال عليها وكى تزول أسباب الشكوى التى تقدم بها الطلبة فى المدارس السابقة من النظام الذى كان متبعا .

وقد نصت المادة الأولى من المشروع على انشاء المدارس الفنية وعلى اندماج المدارس الفنية الحالية فيها . ورخصت لوزير الحربية أن ينشئ بقرار منه مدارس فنية أخرى . ثم تكلم المشروع على مدارس ميكانيكا الطيران والتسليح واللاسلكى والرادار والتصوير . فنص بالمادة (٢) على شروط الالتحاق باحدى هذه المدارس فاشترط أن يكون الطالب مصريا وأن يكون قد أتم بنجاح فرقة السنة الثانية الاعدادية أو مايعادلها والمقصود بهذا التعادل تيسير الالتحاق لمن يكون حاصلا على شهادة اتمام الدراسة الابتدائية قبل تعديل نظم التعليم . كما اشترط ألا تقل سن الطالب عند الالتحاق وهو تاريخ التجنيد عن ١٤ سنة ولا تزيد على ١٧ سنة . ونظرا لما قد يطرأ من حالات ضرورة تستدعى التسامح فى هذا الشرط نص على جواز صدور قرار من رئيس أركان حرب القوات الجوية بقبول من بلغت سنه ١٣ سنة على الأقل ومن لم تزد سنه على ١٨ سنة

ميلادية . فلا يجوز بأية حال أن يقبل فى المدرسة من تقل سنه عن ١٣ سنة أو تزيد على ١٨ سنة كما اشترط ألا يكون الطالب متزوجا نظرا لما تستدعيه الدراسة من تفرغ تام لها .

ونص فى المادة (٣) على أن مدة الدراسة خمس سنين .

ونص فى المادة (٤) على منح مكافآت معينة للطلبة وعلاوة لطلبة السنتين الرابعة والخامسة نظير مساهمتهم فى الانتاج أثناء دراستهم العملية .

ونص فى المادة (٥) على أن الطالب الذى ينجح فى الامتحان النهائى يمنح شهادة تسمى بشهادة اتمام الدراسة بالمدارس الفنية . وتشجيعا للطلبة على الاقبال على الدرس والتبريز نص فى هذه المادة على أن يمنح الناجح بمرتبة الشرف رتبة الوكيل أمباشى .

وبعد ذلك تكلم المشروع على مدارس ضباط الصف الطيارين والملاحين والمراقبين الجويين فنص فى المادة (٦) على شروط الالتحاق باحدى هذه المدارس على النحو الذى اتبعه فى المدارس السابقة مع خلاف فى المؤهل الواجب الحصول عليه وفى السن .

ونص فى المادة (٧) على مدة الدراسة وخول لوزير الحربية بناء على اقتراح رئيس هيئة أركان حرب القوات الجوية أن يصدر قرارا بنظام الامتحان .

ونص فى المادة (٨) على منح الطالب مكافأة قدرها أربعة جنيهات شهرية وعلاوة طيران للطلبة الطيارين قدرها أربعة جنيهات .

ونص فى المادة (٩) على تعيين الطالب بعد نجاحه فى الامتحان النهائى برتبة جاويش طيار أو ملاح أو مراقب جوى بماهية شهرية قدرها ١٠ جنيهات وعلاوة طيران شهرية قدرها ٣ جنيهات للملاح والمراقب اذا كانت أعمالهما تحتم عليهما ركوب الطائرة وثمانية جنيهات للطيارين .

ثم تناول المشروع الأحكام العامة التى تطبق على المدارس جميعا وخريجيها فنص فى المادة العاشرة على أن يكون مسكن الطلبة ومأكلهم وملبسهم على نفقة الحكومة . ونص فى المادة (١١) على أن يصدر وزير الحربية بناء على اقتراح رئيس هيئة أركان حرب القوات الجوية قرارا بمواد الدراسة النظرية والعملية وكذا بالمنهج الذى يتبع فى التدريس من حيث توزيع المواد على كل سنة من هذه السنوات وتوزيع برنامج كل سنة على الاسابيع والأيام وكذا بنظام الامتحان من حيث تكوين اللجان ومواعيد الامتحان ومواد ودرجات النجاح وتقديراته وعدد مرات الرسوب والتصديق على النتائج واعلانها وامتحان الدور الثانى وغير ذلك مما يستدعيه الامتحان .

ونص فى المادة (١٢) على التزام المتخرج من احدى هذه المدارس بالخدمة العسكرية فى القوات الجوية ٢٠ سنة وكذا خمس سنين فى الاحتياط . ونص على أنه يجوز له أن يستمر فى الخدمة العسكرية بشرط أن يوافق على ذلك وزير الحربية وحذر بقاؤه بالخدمة العسكرية بعد سن الخمسين بأية حال . ونص فى المادة (١٣) على شروط الترقى للرتب المختلفة .

ونص فى المادة (١٤) على بيان الماهيات والعلاوات التى تمنح للمتخرجين من هذه المدارس وقد تقدم أن المتخرج من مدارس ضباط الصف الطيارين والملاحين والمراقبين الجويين بالقوات الجوية يعين فى رتبة جاويش واذن فينطبق عليه من هذا الجدول ما ورد بشأن هذه الرتبة وما بعدها .

ونص فى المادة (١٥) على كيفية معاملة من يوفد من خريجى هذه المدارس فى مأموريات خارج مصر .

ولما كان فى القانون مزايا لخريجى هذه المدارس . فقد رؤى عدم حرمان الذين تخرجوا من قبل من هذه المزايا . فنص فى المادة (١٦) على أن ينتفع بمزايا القانون الذين تخرجوا من قبل فى هذه المدارس والذين هم فى الخدمة العسكرية حاليا فتسوى حالاتهم على هذا الأساس بصرف النظر عن المؤهلات التى يحملونها . ونص على أنه اذا كان أحد هؤلاء القدامى قد مكث فى احدى المدارس — التى مدة الدراسة بها خمس سنوات — أقل من خمس سنين فانه يستنزل من مدة خدمته مايكمل خمس سنوات على اعتبار المدة المستنزلة فى حكم مدة الدراسة العملية . ونص على أنه لاتصرف فروق عن الماضى .

ونص فى المادة (١٧) على ألا يكون للشهادة التى تمنحها احدى المدارس الفنية اعتباراً ما سواء من الناحية العملية أو من الناحية المالية فى أى جهة حكومية عدا الجهات العسكرية وذلك لمنع محاولة التهرب من الخدمة العسكرية والالتحاق بالوظائف المدنية . ونص فى المادة (١٨) على أنه يجوز لرئيس هيئة أركان حرب القوات الجوية بموافقة القومسيون الطبى ابقاء الذى يصاب أثناء العمل أو بسببه باصابة تجعله غير لائق لتحمل أعباء الخدمة العسكرية للعمل فى الوظائف المدنية بالقوات الجوية . وفى هذه الحالة يطبق عليه كادر العمال وقد اشترط فى هذه المادة على ألا يقل مرتبه الذى يعطى له عند تعينه فى الوظيفة المدنية عن آخر مرتب كان يتقاضاه مع استبعاد العلاوات والبدلات العسكرية . وقد رؤى الخروج فى هذه الحالة على حكم كادر العمال من باب مساعدة المصابين ومن باب التشجيع على الاقبال على هذه المدارس والخدمة بالقوات الجوية . وقد نص فى المادة (١٩) على الغاء كل ما يخالف أحكام هذا القانون .

ونص فى المادة (٢٠) على أن ينفذ هذا القانون من أول يناير سنة ١٩٥٤

ويتشرف وزير المالية والاقتصاد برفع مشروع هذا القانون الى مجلس الوزراء حتى اذا ما وافق عليه أتخذت الاجراءات اللازمة لإصداره .

أمر من الحاكم العسكرى العام رقم ٢٧ لسنة ١٩٤٨
خاص باستعمال الطائرات

مادة وحيدة : يعاقب بالحبس وبغرامة من خمسين جنيها إلى مائتى جنيه من استعمل أوشرع فى استعمال طائرة أيا كانت نوعها سواء أكانت مملوكة له أولغيره من الأفراد والشركات فى غير الحالات المرخص بها من وزارة الدفاع الوطنى أو بالمخالفة للتعليمات التى تصدرها الوزارة المذكورة [١].

وفى الأحوال التى تكون فيها الطائرة مملوكة لشركة يعاقب بالعقوبة المتقدم ذكرها مدير الشركة أو المسئول عن ادارتها .

وفضلا عن ذلك تصادر الطائرة موضوع الجريمة اداريا [٢] .

(الوقائع المصرية العدد ٦٦ فى أول يونيه سنة ١٩٤٨)

ملاحظة : الغيت الأوامر العسكرية بانتهاء حالة الأحكام العرفية فى البلاد .

المجلة العامة للطيران بباريس

فى هذه المجلة الفرنسية التى تصدر فى باريس فى ستة أعداد مستقلة كل عام تجد فى كل عدد فصلا مستقلا خاصا بشئون سلاح الطيران أو القوات الجوية فى جميع بلاد الدنيا . وخاصة ما تعلق منها بالتشريع والقوانين فنوصى كل مشرع بالرجوع اليها . (ض . ص)

(١) الحبس معناه أن يصل القاضى بالحكم إلى ثلاث سنوات كحد أقصى وهو عقوبة الجنح

(٢) راجع فى مصادرة الطائرات الحربية فى القانون الدولى العام المواد ٥٠ — ٦٠ من مشروع لاهاى للحرب الجويه وكتاب فوشيل جزء ثان ص ٦٢١

أمر من الحاكم العسكرى العام رقم ٥٧ لسنة ١٩٤٨

باصدار أمر تكليف الى الطيارين المدنيين[1]

مادة ١ — يرخص لوزير الحربية والبحرية فى اصدار أوامر تكليف الى الطيارين المدنيين الحاصلين على شهادة الطيران حرف (ا) أو (ب) لمباشرة الأعمال التى يرى اسنادها اليهم فى أية جهة وللمدة التى يحددها .

مادة ٢ — تسرى القوانين العسكرية على الأشخاص الذين تصدر اليهم أوامر تكليف من تاريخ تبليغها اليهم .

مادة ٣ — يمنح الأشخاص الذين تصدر لهم أوامر تكليف الماهيات والرتب العسكرية التى تتناسب مع مؤهلاتهم واقدمياتهم ، كما تمنح لهم الامتيازات المقررة للرتب المماثلة فى السلاح الجوى الملكى .

(الوقائع المصرية العدد ١٥٨ — ١٠٢٤ — ١٩٤٨)

ملاحظة : (الغيت الاوامر العسكرية باتهاء حالة الأحكام العرفية فى البلاد) .

مجلة المنظمة الدولية بمونتريال

تصدر هذه المجلة فى مونتريال كل شهر مرة . باللغتين الفرنسية والانجليزية وتعنى بوجه خاص بالمعاهدات والاتفاقيات الدولية فى شئون الطيران . كما تستعرض أحيانا قوانين الطيران فى بلاد المعمورة وفيها من غير شك فائدة محققة للشارع والفقيه والقاضى على السواء .

(١) راجع مشروع لاهاى لحرب الجوية المواد ٢ — ١٥ ثم المادة ٣٦ كذلك المواد ٢٤ ، ٢٧ ، ٢٩ من مشروع الحرب الجوية

مرسوم سنة ١٩٤١

بشأن إنشاء المطار الحربى المنشأ فى سنة ١٩٤١ (١)
بناحية سرابيوم بمركز أبو حماد بمديرية الشرقية

نحن

بعد الاطلاع على القانونين رقم ٢٧ لسنة ١٩٠٦ ورقم ٥ لسنة ١٩٠٧ فى شأن نزع الملكية للمنافع العامة المعدلين بالمرسوم بقانون رقم ٩٣ سنة ١٩٣١؛

وبناء على ما عرضه علينا وزير المالية، وموافقة رأى مجلس الوزراء؛

رسمنا بما هو آت :

مادة ١ — يعتبر من المنافع العامة انشاء مطار حربى فى سنة ١٩٤١ بناحية سرابيوم مركز أبو حماد بمديرية الشرقية حسب الرسومات التى وضعت لذلك.

مادة ٢ — تنقل من أملاك الحكومة الخاصة إلى أملاكها العامة الأرض الأميرية التى يستدعيها انشاء المطار المذكور ومساحتها خمسمائة وستة وثمانون فداناً واثنا عشر قيراطاً بناحية سرابيوم المبينة باللون الأحمر بالرسومات المذكورة .

مادة ٣ — تنزع بالطرق المعتادة بحسب القواعد المتبعة ملكية الأرض التى يستلزمها هذا العمل ولم يتم الاتفاق عليها مع أربابها ومساحتها ثلاثمائة واثنان وتسعون فداناً وواحد وعشرون قيراطاً وستة أسهم بالناحية المذكورة كما هو مبين على الرسم المشار اليه ومدون ، بالكشفين الملحقين به .

---

(١) نشر بالوقائع المصرية العدد ٩٤ فى ١٧ يوليو سنة ١٩٤١ وقد رأينا نشره فى المجموعة على سبيل المثال لحالات إنشاء المطارات .

مادة ٤ — على وزيرى المالية والأشغال العمومية تنفيذ مرسومنا هذا كل منهما فيما يخصه .

صدر بقصر عابدين فى ١٢ جمادى الثانية سنة ١٣٦٠ (٧ يوليه سنة ١٩٤١)

بأمر حضرة صاحب الجلالة

وزير الأشغال	وزير المالية	رئيس مجلس الوزراء
عبد القوى أحمد	عبد الحميد بدوى	حسين سرى

وفى مصر ولدت مجلة للطيران سنة ١٩٥٤

اعتزمت مصلحة الطيران المدنى أن تصدر مجلة للطيران فى الشهور القريبة القادمة وسيجد فيها كل معني بتشريعات الطيران ونبتا يانعا بمشيئة الرحمن .

فى تحقيق حوادث الطيران

صدرت فى فرنسا قواعد وزارية لتحقيقات حوادث الطيران المدنى والحربى بتاريخ ٣ يناير سنة ١٩٥٣ ونشرت فى الجريدة الرسمية الفرنسية سنة ١٩٥٣ ص ٨٢٦ .

قرار وزارى رقم ١٢٣٩

بشأن حوادث الطيران المميته[1]

فى ٢٠ ديسمبر سنة ١٩٥١

القرار الوزارى رقم ١٢٣٩ الصادر فى ٢٠ ديسمبر سنة ١٩٥١ اشارة الى القرار الوزارى رقم ١١٠ الخاص بحوادث الطيران المميته التى تقع ويتسبب عنها وفاة بعض الأفراد .

القرار

١ — اعادة تشكيل اللجنة الدائمة المؤلفة بالقرار الوزارى رقم ١١٠ لتحقيق الحوادث المميتة التى يتسبب عنها قتل الأفراد والوقوف على أسبابها ولنشرها على الطيارين للاستفادة منها والعمل على تلافيها على الوجه الآتى :

كبير ضباط الطيران بالسلاح الجوى الملكى للشئون الفنية رئيسا
عضوين من السلاح الجوى الملكى
عضوين من مصلحة الطيران المدنى أعضاء

للجنة أن يشترك معها اخصائيا من أى شركة طيران مصرية للاسترشاد برأيه .

٢ — على وكيل الوزارة لشئون الطيران تنفيذ هذا القرار .

وزير الحربية والبحرية

---

(١) صدر قرار وزارى رقم ٥١٤ يعدل من أحكام هذا القرار تعديلا جوهريا راجع أحكامه فى الفصل الأول عن الملاحة الجوية صفحة ١٥٤ .

(٢) راجع فى ذلك مؤلف بومون طبعة لونده سنة ١٩٥١ ص ١٥٨ قانون الطيران المدنى البريطانى سنة ١٩٤٩ المادة العاشرة .

سلاح الطيران المصرى

طبعة سنة ١٩٣٩

الأوامر المستديمة لسلاح الطيران المصرى
(بيان بفصولها)

الفصل الأول :

أوامر الطيران : يقوم سلاح الطيران المصرى باتباع جميع قوانين الطيران المدنى كما هى موضحة فى (تعليمات للطيارين) التى ينشرها المدير العام للطيران المدنى بمصر وهذا الفصل مكون من ٦ بنود .

الفصل الثانى :

التصريح بالطيران : ٣ بنود رئيسية .

الفصل الثالث :

الرحلات الجوية وتنقلات الطائرات . مكون من خمس بنود رئيسية .

الفصل الرابع :

الاجراءات فى حالة النزول الاضطرارى . مكون من بندين رئيسيين .

الفصل الخامس :

الاجراءات التى تتبع عند البحث عن الطائرات الضالة . مكون من خمس بنود وثلاثة ملاحق .

الفصل السادس :

طرق الوقاية على الأرض . مكون من ١٢ بنداً رئيسياً .

---

(١) رأينا أن نفصل فى ايجاز مريع رؤوس مواضيع أبواب كتاب سلاح الطيران المصرى بقصد التنبية الى مختلف نواحيها . وقد أطلق على هذا السلاح اصطلاح القوات الجوية . (ض . ص)

الفصل السابع :

طرق الوقاية أثناء الطيران . مكون من ٤ بنود رئيسية .

الفصل الثامن :

محركات الطائرات . مكون من ثلاثة بنود رئيسية .

الفصل التاسع :

واجبات الطيار النوبتجى : مكون من ٢٧ بنداً رئيسياً

الفصل العاشر :

المظلات (البراشوت) : مكون من ٩ بنود رئيسية .

الفصل الحادى عشر :

الطيران الليلى . مكون من عشرة بنود رئيسية يليها استعمال أنوار النزول .

الفصل الثانى عشر :

طيران التشكيل . مكون من ثمانية بنود رئيسية .

الفصل الثالث عشر :

تنظيم قسم الاشارة . مكون من ٣١ بنداً رئيسياً .

الفصل الرابع عشر :

الأوامر المستديمة للورش : مكون من ١٣ بنداً رئيسياً .

الفصل الخامس عشر :

أوامر الحملة المستديمة : مكون من ١١ بنداً رئيسياً .

الفصل السادس عشر :

أوامر المحطة المستديمة للحريق . مكون من ٤ بنود رئيسية .

الفصل السابع عشر :

الأسلحة : أوامر الأسلحة المستديمة ثم جدول نظام العمل .

الفصل الثامن عشر :

مراقبة الطيران الحربى : هذه التعليمات لاتلغى اللوائح الخاصة بالطيران المدنى ولا الأنظمة الدولية .

الفصل التاسع عشر :

طريقة المكاتبات مع أقسام الطيران الحربى .

الفصل العشرون :

تشكيل مجلس معاينة لهياكل ومحركات الطائرات .

ويلى ذلك خمسة ملاحق تجب مراعاتها قبل الطيران[١] .

*
* *

ملاحظة : هذه الأوامر جميعها هى اليوم محل الدراسة والبحث وقد شكلت لجان قانونية عسكرية لتعد مشروع تنقيحها وتعديلها وفقاً لأحدث النظم فى أرقى البلاد التى ضربت بسهم وافر فى هذا المضمار .

(١) راجع المواد ٣٠ ، ٣٢ من إتفاقية باريس الدولية للملاحه الجوية سنة ١٩١٩ ثم قارن معهما المواد ٣ ، ٨ ، ٩ من إتفاقية شيكاغو سنة ١٩٤٤ للطيران المدنى .
وراجع مشروع لاهاى لحرب الجوية خصوصا فى مواده الأولى من ١ — ٤٠

ولد قانون الطيران دوليا

(أولا (شيكاغو :

١ — معاهدة الطيران المدنى الدولى بشيكاغو سنة ١٩٤٤

٢ — اتفاق مرور الخطوط الجوية الدولية المنتظمة شيكاغوسنة١٩٤٤

٣ — اتفاق النقل الجوى الدولى المنتظم شيكاغو سنة ١٩٤٤

٤ — بروتوكول مونتريال بتعديل معاهدة شيكاغو الموقع سنة ١٩٤٧

(ثانيا) اتفاقية روما الدولية للتعويض عن الاضرار على السطح سنة ١٩٥٢

(ثالثا) اتفاقية فارسوفى للنقل الجوى فى ١٢ أكتوبر سنة ١٩٢٩ وبروتوكول ريوديجانيرو فى أغسطس سنة ١٩٥٣ بتعديل فارسوفى .

(رابعا) مشروع معاهدة للطيران المدنى بين دول الجامعة العربية سنة ١٩٤٦

(خامسا) اتفاقية باريس الدولية للملاحة الجوية سنة ١٩١٩

(سادساً) اتفاقية الحجز التحفظى على الطائرات روما سنة١٩٣٣

(سابعاً) اتفاقية المعونة والانقاذ للطائرات بروكسل سنة ١٩٣٨

(ثامنا) اتفاقية الاعتراف بالحقوق المرتبة على الطائرات جنيف سنة ١٩٤٨

(تاسعاً) اتفاق تقديم المساعدات الفنية للطيران مارس سنة ١٩٥٢

(عاشراً) اتفاق تحديد المزايا والحصانات للمنظمة الدولية للطيران سنة ١٩٥٣

(حادى عشر) المعاهدات الصحية للملاحة الجوية .

(ا) لاهاى فى ١٢ ابريل سنة ١٩٣٣

(ب) جنيف فى ٢٥ مايو سنة ١٩٥١

تنبيه

مصر لم تنضم حتى اليوم الى الاتفاقيات المنوه عنها فى البنود من ثالثا ى ثامنا وهى فى سبيل الانضمام اليها بمشيئة الله قريبا .

(ض. ص)

الباب الثاني

المعاهـــــــــدات

والاتفاقيات الدولية

INTERNATIONAL CONVENTIONS

Les Conventions Internationales

---

١ – شـــــيكاغو

١٩٤٤

معاهدة الطيران المدنى الدولى

وما لحق بها

Chicago.

1944

اتفاقية شيكاغو الدولية للطيران

قانون رقم ١٥ لسنة ١٩٤٧

بالموافقة على معاهدة الطيران المدنى الدولى الموقعة بشيكاغو فى ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤

نحن . . .

قرر مجلس الشيوخ ومجلس النواب القانون الآتى نصه، وقد صدقنا عليه وأصدرناه :

مادة وحيدة : ووفق على معاهدة الطيران المدنى الدولى المرافقة لهذا القانون والموقعة بشيكاغو فى ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤

نأمر بأن يبصم هذا القانون بخاتم الدولة، وأن ينشر فى الجريدة الرسمية وينفذ كقانون من قوانين الدولة .

صدر بقصر القبه فى ٢ مارس سنة ١٩٤٧

رئيس مجلس الوزراء
محمود فهمى النقراشى

وزير الخارجية
محمود فهمى النقراشى

نشر بالوقائع المصرية العدد ٢٠ بتاريخ ٦ مارس سنة ١٩٤٧

مرسوم

باصدار معاهدة الطيران المدنى الدولى الموقعة بشيكاغو

فى ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤

نحن . . .

بعد الاطلاع على القانون رقم ١٥ لسنة ١٩٤٧ بالموافقة على معاهدة الطيران المدنى الدولى الموقعة بشيكاغو فى ١٩٤٤/١٢/٧ ؛

وبناء على ماعرضه علينا وزير الخارجية وموافقة رأى مجلس الوزراء ؛

رسمنا بما هو آت :

مادة ١ — يعمل اعتبارا من ١٢ أبريل سنة ١٩٤٧ بمعاهدة الطيران المدنى الدولى الموقعة بشيكاغو فى ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤ والتى أودعت وثيقة تصديق الحكومة المصرية عليها محفوظات حكومة الولايات المتحدة الأمريكية فى ١٣ مارس سنة ١٩٤٧

وملحق بهذا المرسوم نص المعاهدة .

مادة ٢ — على وزرائنا تنفيذ هذا المرسوم كل فيما يخصه .

صدر بقصر القبة فى ٢٦ مايو سنة ١٩٤٧

رئيس الوزراء

النقراشى

الوزراء

وزير الدفاع

احمد عطية

وزير المالية

عبد المجيد بدر

نشر بالوقائع المصرية العدد ٤٨ فى ٢٩ مايو سنة ١٩٤٧

ونشرت أحكامها بالعربية فى المجلة المصرية للقانون الدولى سنة ١٩٤٨ ص ٥٩ — ٨٨

تقـــديم

لما قاربت الحرب العالمية الأخيرة نهايتها شعرت الدول بالحاجة إلى الاسراع فى تنظيم الطيران المدنى الدولى فعقدت لذلك مؤتمرا بمدينة شيكاغو فى أواخر سنة ١٩٤٤ انتهى إلى وضع وثيقة نهائية مذيلة بأربعة ملحقات وهى :

(أولا) اتفاق مؤقت بشأن الطيران المدنى الدولى Provisoire .

(ثانيا) معاهدة بشأن الطيران المدنى الدولى La Convetion .

(ثالثا) اتفاق بشأن مرور الخطوط الجوية الدولية Accord Transit .

(رابعا) اتفاق بشأن النقل الجوى الدولى Accord Transport. .

وكانت مصر ممثلة فى مؤتمر شيكاغو ووقع مندوبوها على وثيقته النهائية وانتخبت مصر عضوا فى مجلس الهيئة الدولية المؤقتة للطيران المدنى التى أنشأها الاتفاق المؤقت (١) .

وقد وافق مجلس الوزراء على الاتفاق المؤقت بتاريخ ١٤ أبريل سنة ١٩٤٥ وبدأ مفعول سريانها من ١٢ أبريل سنة ١٩٤٧

***

هذا وقد لاحظت أن صياغة الوثيقة النهائية لمؤتمر شيكاغو وملحقاتها الأربعة ليست من الاتقان بقدر مايتناسب مع أهمية الموضوع الذى تعالجة ولا مع ماهو مفروض من سريانها إلى أمد طويل .

---

(١) كان وفد مصر يتكون من السادة : الأستاذ محمود حسن سفير مصر فى أمريكا والمهندس محمد رشدى مدير الطيران المدنى سنة ١٩٤٤ والمهندس محمد على فهمى مراقب قسم التفتيش بالطيران والمهندس عثمان حمدى مراقب الملاحة الجوية والمطارات والبكباشى محمد عبد الحليم خليفة بالسلاح الجوى

ولما كان عملى هنا قد اقتصر على نقل المعاهدة واتفاق المرور إلى اللغة العربية وهذا يستدعى أن يكون النص العربى صورة صادقة للأصول الأجنبية لم يكن بد من أن تبدو فى النص العربى نفس المآخذ التى تنصب على الأصل الأجنبى .

هذا وقد حررت الوثيقة النهائية لمؤتمر شيكاغو وملحقاتها من أصول ثلاثة باللغات الفرنسية والانجليزية والأسبانية وقوتها الرسمية جميعا واحدة.

وقد عولت فى النقل إلى اللغة العربية على الأصل الفرنسى وإن كنت قد رجعت فى بعض النصوص التى كان يعتورها شئ من الغموض إلى النص الانجليزى كذلك .

أحمد فهمى بحيرى
المستشار بادارة قضايا الحكومة

مصر فى سنة ١٩٤٦

ملاحظة :

أرجع فى تفاصيل هذه الاتفاقية وأعمالها التحضيرية الى :

Proceedings of the

International Civil Aviation

Conference

Vol. 1 pages 1 to 874

Vol. 2 pages 775 to 1509

Chicags, Illinois

Pring., Washington 1948, 1949,

(D.S.)

معاهدة الطيران المدنى الدولى (١)

Convention of International Civil Ariation

مقـــدمة (٢)

لما كان تقدم الطيران المدنى الدولى مما يساعد كثيرا على ايجاد وابقاء الصداقة وحسن التفاهم بين الأمم والشعوب ، كما أن كل تعسف فيه قد يكون خطراً على السلامة العامة .

ولما كان من المرغوب فيه تجنب كل خلاف وتنمية التعاون بين الأمم والشعوب ، الأمر الذى عليه يتوقف السلام العالمى .

لذلك ، فان الحكومات الموقعة أدناه — وقد اتفقت على مبادىء وأوضاع معينة تضمن للطيران المدنى النهوض بطريقة أكيدة ومنظمة وتحقق إنشاء مؤسسات النقل الجوى الدولى على أساس تكافؤ الفرص للجميع واستغلالها بطريقة اقتصادية وسليمة ، فقدعقدت هذه المعاهدة (٣) تحقيقا لذلك :

---

(١) تولى نقلها الى العربية المرحوم الدكتور أحمد فهمى بحيرى المستشار بادارة قضايا الحكومة ومندوب مصر الدائم فى اللجنة القانونية الدولية للطيران المدنى .

(٢) وقعتها مصر برئاسة وفدها السيد محمود حسن سفير مصر بالولايات المتحدة الأميركية فى ١٩٤٤/١٢/٧ . ويبلغ عدد الدول التى وقعتها وصدقت عليها أو أنضمت اليها حتى يناير سنة ١٩٥٤ ، ٦٣ دولة كانت آخرها اليابان والصين وأوراجواى .

(٣) الاصطلاح القانونى الدولى الصحيح لهذه الوثيقة الدولية هو اتفاقية شيكاغو الدولية للطيران المدنى وكانت ترجمتها الى اللغة العربية بوصف أنها معاهدة من باب التجاوز اللفظى .

الجزء الأول

الملاحة الجوية [١]

الباب الأول

مبادىء عامة وتطبيق المعاهدة

SOVEREIGNTY.

مادة ١ — السيادة : تعترف الدول المتعاقدة أن لكل دولة على الفضاء الذى يعلو إقليمها سيادة كاملة مقصورة عليها .

مادة ٢ — الإقليم : فيما يتعلق بتطبيق هذه المعاهدة يشمل إقليم الدولة الأراضى ، والمياه الاقليمية الملاصقة لها ، الواقعة تحت سيادة الدولة أو سلطتها أو حمايتها أو المشمولة بانتدابها .

مادة ٣ — الطائرات المدنية وطائرات الدولة :

(ا) تطبق هذه المعاهدة على الطائرات المدنية فقط ولا تطبق على طائرات الدولة .

(ب) تعتبر من طائرات الدولة الطائرات الحربية وطائرات الجمارك والضبط .

---

(1) Air Navigation.—The Chicago Convention.

أرجع الى نصوص هذه الاتفاقية باللغة الانجليزية من مؤلف شوكروص وبوون فى قانون الطيران طبعة لوندره سنة ١٩٥١ صفحة ٦٣٢ ومابعدها .

(ج) لايجوز لطائرة الدولة التابعة لدولة متعاقدة أن تطير فوق إقليم دولة أخرى أو أن تهبط عليه إلا اذا كانت قد حصلت على ترخيص بذلك باتفاق خاص أو بأية طريقة أخرى وطبقاً لشروط ذلك الترخيص [١]

(د) تلتزم الدول المتعاقدة بأن تعتد بسلامة الملاحة للطائرات المدنية وذلك عندما تضع القواعد المتعلقة بطائرات الدولة فيها .

مادة ٤ — الاستعمال التعسفى للطيران المدنى :

وافقت كل من الدول المتعاقدة على عدم استعمال الطيران المدنى فى أغراض لاتتفق مع أغراض هذه المعاهدة .

الباب الثانى

الطيران فوق أقاليم الدول المتعاقدة [٢]

مادة ٥ — حقوق الطيران فى غير الخطوط المنتظمة [٣] :

وافقت كل من الدول المتعاقدة بأن لكل طائرات الدول المتعاقدة الأخرى — غير المستعملة فى خطوط جوية دولية منتظمة — أن تطير فوق إقليمها — سواء لدخوله أو لعبوره بغير هبوط ، أو للهبوط عليه لأغراض غير تجارية — دون حاجة الى الحصول على ترخيص مقدما ، وذلك بشرط مراعاة أحكام هذه المعاهدة ، ومع حفظ حق الدولة التى يحصل الطيران فوقها أن تستلزم هبوطا . ومع ذلك فكل دولة متعاقدة

(١) أنظر المادة ٢ من قانون الملاحة الجوية السويسرى سنة ١٩٤٨

(2) Flight over Territory of Contracting States.

(٣) راجع المؤلف الفرنسى فى قانون الطيران بول شيفو رقم ١٢٢ طبعة باريس سنة ١٩٥١

لأسباب تتعلق بسلامة الطيران — أن تلزم الطائرات التى تريد الطيران فوق مناطق من العسير الطيران فوقها أو مناطق غير مزودة بتسهيلات الملاحة الجوية أن تتبع الطرق المعينة لذلك أو أن تحصل على ترخيص خاص .

ولهذه الطائرات — اذا كانت تستعمل فى نقل الركاب أو البريد أو البضائع بمقابل فى غير خطوط جوية دولية منتظمة — الحق فى أخذ أو انزال ركاب أو بريد أو بضائع وذلك مع مراعاة نصوص المادة السابعة ومع الاحتفاظ بحق الدولة التى يحصل فيها الأخذ أو الإنزال فى وضع اللوائح والشروط والقيود التى تقدر لزومها [1]

مادة ٦ — الخطوط الجوية المنتظمة Scheduled air services. :

لا يجوز لأى خط جوى دولى منتظم أن يطير فوق إقليم دولة متعاقدة أو فى داخله ، إلا اذا كان يحمل إذنا صريحا أو ترخيصا من قبل تلك الدولة وبشرط مراعاة أحكام ذلك الإذن أو الترخيص .

مادة ٧ — الطيران الإقليمى : لكل دولة متعاقدة الحق فى أن ترفض الإذن لطائرات الدول المتعاقدة الأخرى ، بأن تأخذ ركابا أو بريداً أو بضائع من أى نقطة داخل اقليمها لنقلهم بمقابل الى نقطة أخرى داخل نفس الإقليم . كما تعهدت كل دولة بألا تعمل أى ترتيبات أو تمنح — على سبيل الاحتكار — أى أمتياز من هذا القبيل لدولة أخرى أو لمؤسسة نقل جوى تابعة لدولة أخرى ، أو أن تحصل لنفسها على مثل هذا الاحتكار من دولة أخرى (Cabotage.) .

مادة ٨ — الطائرات التى تطير بدون طيار : لايجوز للطائرات التى يمكن طيرانها بدون طيار أن تطير فوق إقليم دولة متعاقدة بدون طيار

---

(١) راجع كتاب موجز قانون الطيران الدولى لمؤلفه جان لاكور الأستاذ بجامعة جنيف طبعة لوزان سنة ١٩٥١ صفحة ٩٦ ومابعدها .

وراجع بول شوفو الفرنسى طبعة سنة ١٩٥١ ص ٧٤

إلا بترخيص خاص من تلك الدولة وطبقاً لشروط ذلك الترخيص وتتعهد كل دولة متعاقدة بأن تتخذ اللازم نحو فرض رقابة على طيران الطائرات بدون طيار فى المناطق المفتوحة للطائرات المدنية يكون من شأنها تجنب كل خطر لهذه الطائرات .

مادة ٩ — المناطق المحرمة .Prohibited Areas :

(ا) لكل دولة متعاقدة الحق فى أن تقيد أو تمنع جميع طائرات الدول الأخرى من الطيران فوق مناطق معينة من إقليمها وذلك لأسباب تتعلق بضرورات حربية أو بالأمن العام على أنه من المفهوم أن لا يكون هناك أى تمييز فيما يتعلق بذلك بين الطائرات التابعة للدولة نفسها والتى تعمل فى خطوط نقل جوية دولية منتظمة والطائرات التابعة للدول المتعاقدة الأخرى التى تعمل فى خطوط مماثلة. ويكون مدى وموقع المناطق المحرمة معقولان ولا يجوز إنشاؤهما على نحو يعيق — بلا ضرورة — الملاحة الجوية ويجب أن تبلغ الدول المتعاقدة الأخرى وكذلك الهيئة الدولية للطيران المدنى فى أول فرصة ممكنة بتحديد المناطق المحرمة الموجودة فى أى دولة متعاقدة وكذلك كل ماقد يطرأ بعد ذلك عليها من تغيير .

(ب) وفوق ذلك تحتفظ كل دولة متعاقدة بحقها فى أن تقيد أو تمنع مؤقتا وفوراً الطيران فوق إقليمها أو جزء منه وذلك بسبب ظروف استثنائية أو أثناء أزمة أو لأسباب تتعلق بالأمن العام . على أنه يشترط أن يطبق هذا التقييد أو المنع — بدون أى تمييز بالنسبة للجنسية — على طائرات كافة الدولة المتعاقدة الأخرى .

(ج) يجوز لكل دولة متعاقدة — فى الأحوال وبالشروط التى تقررها — أن تحتم على كل طائرة تدخل فوق المناطق المشار اليها فى الفقرتين ا وب السابقتين أن تهبط بأسرع ماتستطيع فى مطار معين داخل إقليمها .

مادة ١٠ — الهبوط فى مطار جمركى (١) :

Landing at Customs airport.

فيما عدا الأحوال التى تبيح فيها هذه المعاهدة أو يوجد ترخيص خاص يبيح عبور الطائرات لإقليم دولة متعاقدة بدون هبوط ، يجب على كل طائرة تدخل إقليم دولة متعاقدة أن تهبط فى مطار معين من هذه الدولة لأغراض التفتيش الجمركى وغيره متى كانت قوانين هذه الدولة تتطلب ذلك . كما يجب ذلك على كل طائرة مغادرة إقليم الدولة المتعاقدة من مطار جمركى معين . وتقوم كل دولة باعلان البيانات الخاصة بالمطارات الجمركية المعينة وإبلاغها الى الهيئة الدولية للطيران المدنى المنشأة بمقتضى الجزء الثانى من هذه المعاهدة التى عليها إبلاغها الى جميع الدول المتعاقدة الأخرى .

مادة ١١ — تطبيق لوائح الطيران (٢) : مع عدم الاخلال بأحكام هذه المعاهدة تطبق قوانين ولوائح الدولة المتعاقدة بشأن دخول الطائرات المستعملة فى الملاحة الجوية الدولية اقليمها أو خروجها منه أو أثناء وجودها به أو بشأن استغلال هذه الطائرات أو ملاحتها على طائرات جميع الدول المتعاقدة بدون تمييز بسبب الجنسية وعلى هذه الطائرات اتباعها عند دخولها إقليم الدولة أو خروجها منه أو أثناء وجودها به .

مادة ١٢ — لوائح الطيران : تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تتخذ التدابير اللازمة لضمان مراعاة كل طائرة تطير أو تقوم بمناورات فوق إقليمها

---

(١) راجع المادة الثلاثين من قانون الطيران الفرنسى الصادر فى ٣١ مايو سنة ١٩٢٤ والمطبق فى فرنسا حتى اليوم . وكذلك ارجع الى كشف المطارات الجمركية فى فرنسا دكريتو ١٩٤٦/٨/٩ منشور فى الجريدة الرسمية الفرنسية بتاريخ ١٩٤٦/٨/١٧

(2) Applicability of air regulations.

وكل طائرة تحمل جنسيتها حيثما وجدت للقواعد والتعليمات الخاصة بالطيران والمناورات فى المكان الذى تكون فيه [1]

كما تتعهد بأن تكون لوائحها مطابقة فى هذا الصدد والى أقصى حد ممكن لما يقرر من وقت لآخر تطبيقا لهذه المعاهدة .

وتكون القواعد فى البحار الحرة هى المقررة طبقاً لهذه المعاهدة . وتتعهد كل دولة بمعاقبة الأشخاص الذين يخالفون التعليمات السارية .

مادة ١٣ — قواعد الدخول والخروج : يجب على الركاب وأعضاء الطاقم ومرسلى البضائع — سواء بأنفسهم أو بوسطة وكلاء يعملون بأسمهم ولحسابهم — اتباع القوانين واللوائح الخاصة بدخول اقليم الدولة المتعاقدة والإقامة به والخروج منه سواء للركاب أو أعضاء الطاقم أو البضائع وذلك كقواعد الدخول والخروج والهجرة وجوازات السفر والجمارك والحجر الصحى (Entry & Clearance.) .

مادة ١٤ — منع انتشار الأمراض [2] :

اتفقت الدول المتعاقدة أن تتخذ التدابير الحازمة لمنع انتشار الأمراض الآتية بواسطة الملاحة الجوية .

الكوليرا — والتيفوس الوبائى — والجدرى — والحمى الصفراء — والطاعون وغيرها من الأمراض المعدية التى تعينها الدول المتعاقدة من وقت لآخر ، وتحقيقا لهذا الغرض تتصل الدول المتعاقدة اتصالا وثيقاً بالهيئات المختصة بالأوضاع الدولية المتعلقة بالتدابير الصحية التى تطبق على الطائرات ولا تمس نصائح هذه الهيئات تطبيق ما يكون قائما من معاهدات صحية دولية فى هذا الشأن تكون الدول المتعاقدة اطرافا فيها .

---

(1) Rules of the Air.—See annex No. 2 — to the Convention on International Civil Aviation. Second edition, date of Inplementation 1 Sep 1952.

(2) Prevention of spread of disease.

مادة ١٥ — رسوم المطارات والرسوم المماثلة .Charges :

مع عدم الإخلال بحكم المادة ٦٨ يكون كل مطار دولة متعاقدة مفتوحا للاستعمال العام لطائراتها الوطنية مفتوحا أيضا بنفس الشروط لاستعمال طائرات جميع الدول المتعاقدة الأخرى كما تكون الشروط موحدة بالنسبة لطائرات الدول المتعاقدة فى استخدام تسهيلات الملاحة الجوية بما فى ذلك المواصلات اللاسلكية والأرصاد الجوية المسموح باستعمالها العام لسلامة الملاحة الجوية وسرعة حركتها .

والرسوم التى تحصلها أو تسمح بتحصيلها دولة متعاقدة مقابل استخدام المطارات المذكورة أو تسهيلات الملاحة الجوية بواسطة طائرات أى دولة متعاقدة أخرى يجب أن لا تزيد :

(ا) بالنسبة للطائرات غير المستعملة فى خطوط جوية دولية منتظمة عما تدفعه الطائرات الوطنية من نفس النوع والمستعملة فى أغراض مماثلة .

(ب) وبالنسبة للطائرات المستعملة فى خطوط جوية دولية منتظمة عما تدفعه طائراتها الوطنية المستعملة فى خطوط دولية مماثلة .

وجميع هذه الرسوم ينشر عنها وتخطر بها المنظمة الدولية للطيران المدنى مادام من المفهوم ، وبناء على تمثيل الدولة المتعاقدة صاحبة الشأن ، أن الرسوم المفروضة مقابل استعمال المطارات والتسهيلات الأخرى تكون موضوع دراسة من المجلس الذى عليه أن يعد تقريراً ويوجه توصيات فى هذا الشأن إلى الدولة أو إلى الدول التى يعنيها الأمر .

وليس لدولة متعاقدة أن تفرض أى جعل ولا أى رسم أو فريضة أخرى مما يكون الباعث على فرضه هو مجرد المرور (ترانسيت) أو الدخول أو الخروج ، سواء تعلق الأمر بطائرات دولة متعاقدة أخرى أم تعلق بالأشخاص أو بالأموال الذين قد يتواجدون فى باطن الطائرات المذكورة .

ملاحظة هامة : هاتان الفقرتان كانتا قد سقطتا سهوا من صلب الترجمة العربية فى مرسوم الاصدار بلغة البلاد ، وهما موجودتان فى الأصل الفرنسى والانجليزى والاسبانى فلزم التنوية (ض . ص)

مادة ١٦ — تفتيش الطائرات[1] : للسلطات المختصة فى كل من الدول المتعاقدة أن تفتش — بدون أن تسبب تأخيراً غير معقول — طائرات الدولة المتعاقدة الأخرى عند هبوطها أو طيرانها كما أن لها أن تفحص الشهادات والمستندات الأخرى المنصوص عنها فى هذه المعاهدة .

الباب الثالث

جنسية الطائرات (*)

NATIONALITY OF AIRCRAFT.

مادة ١٧ — جنسية الطائرات : تحمل الطائرات جنسية الدولة التى سجلت فى سجلاتها .

مادة ١٨ — تعدد التسجيل : لا يجوز تسجيل الطائرة تسجيلا صحيحاً فى أكثر من دولة واحدة ولكن يجوز نقل تسجيلها من دولة إلى أخرى[2]

مادة ١٩ — القوانين الوطنية للتسجيل : يتم تسجيل الطائرة أو نقل تسجيلها فى كل دولة متعاقدة طبقاً لقوانينها .

مادة ٢٠ — حمل علامات الجنسية : يجب على كل طائرة تعمل فى الملاحة الجوية الدولية أن تحمل علامات جنسيتها وتسجيلها[3]

مادة ٢١ — تبادل التسجيلات : تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تقدم — بناء على طلب أى دولة متعاقدة أخرى أو الهيئة الدولية للطيران المدنى — البيانات الخاصة بتسجيل وملكية أية طائرة مسجلة بها وتقدم كل دولة متعاقدة فوق ذلك إلى الهيئة الدولية للطيران المدنى — طبقاً للأوضاع التى تقررها هذه الهيئة — تقارير تحتوى كافة البيانات الدقيقة التى تستطيع

(*) راجع القرار الوزارى رقم ١٣ لسنة ١٩٤٢ صفحة ٣٨ من الباب الأول .

(1) Search of aircraft.

(2) Dual registration.

(3) Dieplay of marks.

تقدمها عن ملكية وإدارة الطائرات المسجلة لديها والتى تعمل عادة فى الملاحة الجوية الدولية . وتضع الهيئة الدولية للطيران المدنى هذه البيانات تحت تصرف الدول المتعاقدة الأخرى بناء على طلبها .

الباب الرابع

تدابير لتسهيل الملاحة الجوية (*)

MEASURES TO FACILITATE AIR NAVIGATION.

مادة ٢٢ — تبسيط الاجراءات الإدارية : تتعهد كل دولة بأن تتخذ — بلائحة خاصة أو بأى طريق آخر — كل التدابير العملية لتسهيل الملاحة الجوية بين أقاليم الدول المتعاقدة وتجنب كل تأخير لا داعى له للطائرات أو لطاقمها أو ركابها أو حمولتها خصوصاً فيما يتعلق بتطبيق قانون الهجرة والحجر الصحى والجمارك واجراءات الخروج .

مادة ٢٣ — اجراءات الجمارك والهجرة[١] : تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تضع ، فى حدود الامكان ، لوائح الجمارك والهجرة فى صدد الملاحة الجوية الدولية طبقاً للقواعد التى تقرر أو يوصى بها من وقت لآخر تطبيقا لنصوص هذه المعاهدة .

مادة ٢٤ — الاعفاء من رسوم الجمارك[٢] :

(ا) تعفى مؤقتاً من الرسوم كل طائرة أثناء قيامها برحلة بدايتها أو غايتها أو تكون مارة باقليم دولة متعاقدة أخرى بشرط مراعاة اللوائح الجمركية لتلك الدولة ويعفى من رسوم الجمارك ومصاريف التفتيش وكذلك الرسوم الوطنية والمحلية المماثلة ما يكون بطائرة دولة متعاقدة من الوقود وزيوت التشحيم وقطع الغيار والعدد

(*) راجع القرار الوزارى رقم ١١ لسنة ١٩٥٣ صفحة ٢٧٨

(1) Customs and immigration procedures.

(2) Customs duty.

المعتادة وخزين الطائرة لدى نزولها باقليم دولة متعاقدة أخرى متى بقى كل ذلك بالطائرة حتى مغادرتها لهذا الاقليم. ولا يسرى هذا الاعفاء على أى شئ ينزل من الطائرة إلا إذا نصت اللوائح الجمركية للدولة على غير ذلك فيجوز أن تنص هذه اللوائح على خضوع هذه الأشياء لرقابة الجمرك .

(ب) تعفى من الرسوم الجمركية قطع الغيار والعدد التى تحمل إلى اقليم دولة متعاقدة لتركيبها أو استعمالها فى طائرة دولة أخرى متعاقدة تعمل فى الملاحة الجوية الدولية وذلك مع مراعاة لوائح الدولة صاحبة الشأن ويجوز أن تتطلب هذه اللوائح اخضاع هذه الأشياء لاشراف ورقابة الجمارك .

مادة ٢٥ — مساعدة الطائرات التى فى حالة خطر in distress :

تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تقدم — فى حدود امكانها — المساعدة للطائرات التى توجد فى حالة خطر فوق اقليمها وأن ترخص لملاك الطائرة أو لسلطات الدولة المسجلة بها الطائرة بتقديم المساعدات التى توجبها الظروف وذلك تحت رقابة سلطاتها .

وعلى كل دولة متعاقدة عند قيامها بالبحث عن طائرات مفقودة أن تساهم فى التدابير المشتركة التى يصير التوصية عليها من وقت لآخر تطبيقاً لهذه المعاهدة .

مادة ٢٦ — تحقيق الحوادث [1] : عند حصول حادث لطائرة دولة متعاقدة فى اقليم دولة متعاقدة أخرى نتج عنه وفاة أو إصابات بالغة أو اتلاف فنية هامة بالطائرة أو معدات تسهيلات الملاحة الجوية تقوم

(1) Investigation of Accidents.

الدولة التى حصل فيها الحادث باجراء تحقيق عن ظروفه وذلك طبقاً للاجراءات التى توصى بها الهيئة الدولية للطيران المدنى ، فى الحدود التى تسمح بها لوائح الدولة[1] .

ويجوز للدولة المسجلة بها الطائرة أن تعين مراقبين لها لحضور التحقيق وتبلغ الدولة التى تقوم بالتحقيق تقريرها عنه ونتائجه إلى الدولة المسجلة بها الطائرة .

مادة ٢٧ — الاعفاء من الحجز لتزييف الشهادات[2] :

(ا) إذا دخلت طائرة دولة متعاقدة تعمل فى الملاحة الجوية الدولية إقليم دولة متعاقدة أخرى دخولا قانونياً أو كانت مارة به كذلك سواءتضمن هذا المرور هبوطاً أو لم يتضمن فلا يجوز حجز هذه الطائرة أو ضبطها أو اتخاذ أية اجراءات قبل مالكهاأومستعملها أو رفع دعوى قبلهم من تلك الدولة أو من أى شخص بهالمجرد أن بناء الطائرة أو تركيبها أو أجزائها أو ملحقاتها أو تشغيلها ينطوى على تزييف لشهادة اختراع أو رسم أو نموذج سجل فى الدولة التى دخلتها الطائرة كما انه من المفهوم أنه لا يجوز أن تطلب الدولة التى دخلتها الطائرة دفع كفالة مقابل الاعفاء من الحجز أو الضبط .

(ب) تسرى أحكام الفقرة السابقة على تخزين قطع غيار الطائرات وكذلك على استعمالها وتركيبها لإصلاح طائرات دولة متعاقدة فى اقليم أية دولة متعاقدة أخرى على انه لا يجوز بيع هذه الأجزاء

(1) See Annex No. 12 on Search and Rescue. Second ed. date of Implementation 1 january 1953.

(2) Exemption from seizure on patent Claims.

وقطع الغيار المخزونة أو توزيعها فى داخل الدولة التى دخلتها الطائرة كما لا يجوز إعادة تصديرها تجارياً خارج هذه الدولة .

(ج) لا يستفيد من أحكام هذه المادة إلا الدول الأطراف فى هذه المعاهدة وكذلك :

(١) الدول الأطراف فى المعاهدة الدولية لحماية الملكية الصناعية وتعديلاتها .

(٢) والدول التى أصدرت قوانين لحماية شهادات الاختراع بالنسبة لرعايا الدول الأخرى الأطراف فى هذه المعاهدة ومنحهم حماية متعادلة .

مادة ٢٨ — التجهيزات والنظم القياسية الخاصة بتسهيلات الملاحة الجوية : تتعهد كل دولة متعاقدة فى حدود الامكان بالآتى[1] :

(ا) أن تنشئ طبقاً للأوضاع القياسية وبالطرق التى يوصى بها أو تقرر من وقت لآخر تطبيقاً لهذه المعاهدة — مطارات ومواصلات لاسلكية ومحطات ارصاد جوية وكافة التسهيلات الأخرى التى من شأنها مساعدة الملاحة الجوية الدولية .

(ب) أن تقرر وتنفذ النظم القياسية المقررة فى شأن إجراء المواصلات والشفرة والعلامات والاشارات والأضواء وكل العمليات الأخرى وقواعد الاستغلال التى قد يوصى بها أو تقرر من وقت لآخر تطبيقاً لهذه المعاهدة .

(ج) أن تعاون فى التدابير الدولية التى يكون الغرض منها ضمان نشر الخرائط الجوية طبقاً للنظم القياسية التى قد يوصى بها أو تقرر من وقت لآخر تطبيقاً لهذه المعاهدة[2] .

---

(1) Air Navigation facilities and standard systems. See Annex 9 on Facilitation, effective date 1 march 1953.

(2) See Annex No. 4 — Aeronautical Charts. december 1952.

الباب الخامس(*)

الشروط الواجب توافرها فى الطائرات[1]

مادة ٢٩ — المستندات التى تحملها الطائرات[2] : يجب أن تحمل كل طائرة تابعة لدولة متعاقدة تعمل فى الملاحة الدولية طبقاً لأحكام هذه المعاهدة المستندات الآتية :

(ا) شهادة تسجيلها[5] . Certificate of registration

(ب) شهادة صلاحيتها للطيران[3] . Cer. of airworthiness

(ج) الاجازات الخاصة بكل أعضاء طاقمها[6] . Licences

(د) سجل الرحلات الخاص بها . Log book

(هـ) رخصة جهاز اللاسلكى إذا كان بها مثل هذا الجهاز[7] .

(و) كشف بأسماء الركاب والمكان الذى سافروا منه والمكان الذى يذهبون اليه إذا كانت تحمل ركاباً . passengers.

(ز) كشف بالمشحانات وإقرار بكل التفصيلات الخاصة بها إذا كانت الطائرة تحمل بضائع . Cargo

مادة ٣٠ — أجهزة اللاسلكى بالطائرات[4] :

(ا) لا يجوز لطائرة دولة متعاقدة أن تحمل جهاز ارسال لاسلكى أثناء وجودها فى اقليم دولة متعاقدة أخرى أو فوق ذلك الاقليم إلا إذا كان لديها ترخيص بذلك من السلطات المختصة فى الدولة

(*) راجع القرار الوزارى رقم ١٥ لسنة ١٩٤٢ صفحة ٤٥ من هذه المجموعة .

(1) Conditions to be fulfilled with respect to Aircraft.

(2) Documents Carried in Aircraft.

(3) See Annex No. 8 on Airworthiness, Thirded. may 1952.

(4) Aircraft radio equipment.

(5) See Annex No. 7.

(6) See Annex No. 1.

(7) See Annex 6.

المسجلة فيها ويكون استعمال جهاز الإرسال اللاسلكي داخل إقليم الدولة التي تطير الطائرة فوقها وفقاً للوائح هذه الدولة .

(ب) لايجوز أن يستعمل جهاز ارسال اللاسلكي إلا من كان مزوداً من أعضاء طاقم الطائرة برخصة خاصة لذلك صادرة من السلطات المختصة بالدولة بالدولة المسجلة فيها الطائرة .

مادة ٣١ — شهادات الصلاحية للطيران(١) : يجب أن يكون لدى كل طائرة تعمل في الملاحة الجوية الدولية شهادة بصلاحيتها للطيران صادرة أو معتمدة من الدولة المسجلة فيها الطائرة .

مادة ٣٢ — إجازات هيئة القيادة Licences of personnel :

(ا) يجب أن يكون لدى قائد الطائرة التي تعمل في الملاحة الدولية وباقي أعضاء هيئة قيادتها شهادات الأهلية والاجازات اللازمة صادرة أو معتمدة من الدولة المسجلة فيها الطائرة .

(ب) تحتفظ كل دولة متعاقدة بحقها في عدم الاعتراف — فيما يتعلق بالطيران فوق اقليمها — بالشهادات والاجازات الممنوحة لرعاياها من دولة متعاقدة أخرى .

مادة ٣٣ — الاعتراف بالشهادات والاجازات(٢) : تعترف الدول المتعاقدة بصحة شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الأهلية والاجازات الممنوحة أو المعتمدة من الدولة المتعاقدة المسجلة بها الطائرة بشرط أن تكون الشروط التي منحت أو اعتمدت بمقتضاها الشهادات أو الإجازات معادلة أو أعلى من شروط الحد الأدنى التي تقرر من وقت لآخر تطبيقاً لهذه المعاهدة .

---

(1) Certificates of airworthiness. (See Annex 8).
(2) Recognition of Certificates and Licences.

مادة ٣٤ — سجل الرحلات[1] : يحتفظ لكل طائرة تعمل فى الملاحة الجوية الدولية بسجل رحلات تقيد به كل مميزات الطائرة وطاقمها وكل رحلة من رحلاتها وذلك بالطريقة التى تقرر من وقت لآخر تطبيقاً لهذه المعاهدة .

مادة ٣٥ — شروط طبيعة الحمولة Cargo restrictions :

(ا) لا يجوز نقل ذخائر أو مواد الحرب إلى داخل اقليم دولة أو فوقه بطائرة تعمل فى الملاحة الدولية إلا بترخيص من تلك الدولة .

ولتطبيق هذه المادة تحدد كل دولة بلائحة ما يعتبر ذخائر حرب أومواد حرب ومن باب التوحيد يراعى فى التحديد توصيات الهيئة الدولية للطيران المدنى التى تقدمها من وقت لآخر .

(ب) وتحتفظ كل دولة متعاقدة بحقها فى أن تمنع أو تنظم —لأسباب تتعلق بالنظام العام أو الامن — نقل أشياء خلاف ما ذكر فى الفقرة (أ) داخل اقليمها أو فوقه على ألا تكون هناك تفرقة فى هذا الشأن بين طائراتها الوطنية التى تعمل فى الملاحة الدولية وطائرات الدول الأخرى التى تعمل مثلها على انه من المفهوم فوق ذلك ألا يفرض أى قيد يكون من شأنه عرقلة حمل أواستعمال الطائرات لأجهزة لازمة للعمل والملاحة أو لسلامة هيئة القيادة والركاب .

مادة ٣٦ — تنظم استعمال الآلات الفوتوغرافية[2] : يجوز لكل دولة متعاقدة أن تمنع أن تنظم استعمال الأجهزة الفوتوغرافية فى الطائرات فوق اقليمها .

---

(1) Journey log books. (Annex 6).

(2) Photographic apparatus.

الباب السادس

الأوضاع القياسية والطرق الموصى بها

International Standards & Recommended Practices.

مادة ٣٧ — إقرار اجراءات وأوضاع قياسية دولية[١]: تتعهد كل دولة متعاقدة أن تقدم معاونتها لبلوغ أقصى درجة عملية من التوحيد فى اللوائح والأوضاع القياسية والإجراءات وطرق التنظيم فيما يتعلق بالطائرات وهيئة القيادة الجوية والخدمات المساعدة وذلك فى جميع الأحوال التى يسهل فيها هذا التوحيد الملاحة الجوية أو يحسنها.

ولذلك ستقرر الهيئة الدولية للطيران المدنى الأوضاع القياسية والطرق والإجراءات التى توصى بها فى شأن المسائل الآتية وتعدلها متى دعت الحاجة لذلك من وقت لآخر:

(ا) نظام المواصلات ومساعدة الملاحة الجوية بما فى ذلك العلامات الأرضية[٢].

(ب) مميزات المطارات وأراضى الهبوط[٣].

(ج) اللوائح الجوية وطرق مراقبة الطيران. Rules of the Air[٤]

(د) اصدار الإجازات لهيئة القيادة والميكانيكيين.

1–Licensing[٥]

(هـ) صلاحية الطائرات للطيران.

8–Airworthiness[٦]

---

(1) Adoption of International Standards and procedures.

(2) Communications systems and air navigation aids, including ground marking (annex 10+11+14).

(3) Airports and landing areas (annex 14).

(4) Annex 2+11.

(5) *Annex No. 1*

(6) *Annex No. 8*

(و) تسجيل وتعريف الطائرات[١] .

Registration and identification of aircraft

(ز) تركيز وتبادل المعلومات في شأن الإرصاد الجوية[٢] .

meteorological information

(ح) سجلات الرحلات[٣] Log Books .

(ط) الخرائط الجوية[٤] Aeronautical maps .

(ى) اجراءات الجمارك والهجرة[٥] .

Customs and immigration

(ك) الطائرات التي توجد في حالة الخطر وتحقيق الحوادث[٦] .

in distress and investigation

كذلك كافة المسائل الأخرى التي تتصل بسلامة وانتظام وإجداء الملاحة الجوية وتظهر أهميتها من وقت لآخر[٧] .

مادة ٣٨ — الاستثناء من الإجراءات والأوضاع القياسية الدولية :

يجب على الدول التي يتعذر عليها أن تتبع — في كل الوجوه — الأوضاع القياسية والإجراءات الدولية أو التي لاتستطيع تعديل لوائحها ونظمها لتتفق مع الأوضاع القياسية والإجراءات الدولية التي تكون قد عدلت أو التي ترى من الضروري أن تكون لوائحها ونظمها بصدد بعض مسائل معينة مخالفة للمقرر طبقاً للأوضاع القياسية الدولية ، أن تبلغ فوراً الهيئة الدولية للطيران المدني الفروق القائمة بين أوضاعها الوطنية والأوضاع القياسية الدولية .

---

(1) See Annex No. 7.
(2) See Annex No. 3.
(3) See Annex No. 8+6.
(4) See Annex No. 4.
(5) See Annex No. 9.
(6) See Annex No. 12+13.

(٧) راجع في بحث هذه النماذج صفحات ٦٤٧ — ٦٥٣ من ملاحق شيكاغو

فاذا كان الأمر يتعلق بتعديلات أدخلت على الأوضاع القياسية الدولية فيجب على كل دولة ، لاتدخل على لوائحها ونظمها تعديلات مقابلة لها ، أن تبلغ ذلك الى المجلس فى مدى الستين يوما التالية لاعتماد تعديل الأوضاع القياسية الدولية وأن توضح نياتها .

وفى هذه الأحوال يبلغ المجلس فوراً باقى الدول بالفروق القائمة بين الأوضاع القياسية الدولية وما يقابلها فى تلك الدولة[1] .

مادة ٣٩ — اضافات الى الإجازات والشهادات :

(ا) كل طائرة أو جزء من طائرة له وضع قياسى دولى لصلاحيته للملاحة أو لتشغيله وكان ينقصه عند إصدار شهادة الصلاحية مايجعله غير مطابق لذلك الوضع يجب أن يوضع فى شهادة صلاحيته للملاحة أو فى ملحق لها بيان كامل بالنقط التى يخالف فيها الوضع القياسى .

(ب) كل شخص يحمل إجازة ولكن لاتتوافر فيه كل الشروط التى يتطلبها الوضع القياسى الدولى لدرجة الإجازة أو الشهادة التى يحملها يجب أن يوضع فى إجازته أو فى ملحق لها بيان كامل بنقط مخالفة شروط الوضع القياسى .

مادة ٤٠ — صلاحية الاجازات والشهادات التى بها اضافات :

لايجوز لأية طائرة أو عضو فى هيئة قيادة طائرة ممن يحملون شهادات أو اجازات بها اضافات أن يشتركوا فى الملاحة الدولية إلا اذا كان ذلك بترخيص من الدولة أوالدول التى يطيرون فوقها .

ويكون تسجيل واستعمال مثل هذه الطائرات أو أجزاء الطائرات فى دولة غير تلك التى تم بها التسجيل الأول متروك لتقدير الدولة التى دخلتها الطائرة أو جزء الطائرة .

---

(١) راجع بحثنا المتعلق بكيفية اعداد هذه الملاحق ومدى ارتباط الدول بهذه التوصيات القياسية ، والبحث العاجل منشور فى صفحة ٦٤٧ ومابعدها .

مادة ٤١ — مدة بدء تنفيذ الأوضاع القياسية الخاصة بالصلاحية للملاحة : لاتسرى أحكام هذا الباب على الطائرات وأجهزة الطائرات التى تكون نماذجها قد قدمت السلطات الوطنية المختصة للاعتماد قبل مضى ثلاث سنوات على اعتماد وضع قياسى دولى للصلاحية للملاحة لمثل هذه الأجهزة .

مادة ٤٢ — مدة بدء تنفيذ الأوضاع القياسية بالنسبة لإجازات هيئة القيادة : لاتسرى أحكام هذا الباب على أعضاء هيئة القيادة الذين تكون إجازاتهم قد منحت فى الأصل أثناء السنة اللاحقة على اعتماد وضع قياسى دولى لأول مرة بشأن أهلية مثل هؤلاء الأعضاء .

ومع ذلك تسرى تلك الأحكام فى جميع الأحوال على إجازات أعضاء هيئة القيادة التى تبقى نافذة لمدة خمسة سنوات بعد اعتماد الوضع القياسى الدولى .

الجزء الثانى

الهيئة الدولية للطيران المدنى

The International Civil Aviation Organisation[1]

(I.C.A.O.)

الباب السابع

الهيئة[٢]

مادة ٤٣ — التسمية والتشكيل : أنشئت بمقتضى هذه المعاهدة هيئة تدعى « الهيئة الدولية للطيران المدنى » وتتألف هذه الهيئة من جمعية عمومية ومجلس وكل أداة أخرى قد تصبح ضرورية .

(٢) جرى العرف على تسميتها بالعربية (المنظمة الدولية للطيران المدنى) بدلا من اصطلاح الهيئة .
راجع تعليقنا على المنظمة فى محاضرات قانون الطيران التى نلقيها لطلبة السنة الرابعة بكلية الحقوق بجامعة ابراهيم صفحة ٤٧ (ض . ص)

(1) En Français : L'Organisation de l'Aviation Civil Internationale (O.A.C.I.).

مادة ٤٤ — الغرض : الغرض من هذه الهيئة هو العمل على تقدم المبادىء والقواعد الفنية المتعلقة بالملاحة الجوية الدولية وتشجيع إيجاد نقل جوى دولى وتنشيط تقدمه وذلك :

(ا) لتحقيق تقدم منظم وسليم للطيران المدنى الدولى فى العالم بأكمله.

(ب) لتشجيع فن بناء الطائرات واستغلالها لأغراض سلمية .

(ج) لتشجيع تقدم الطرق الجوية والمطارات وتسهيلات الملاحة الجوية المعدة للطيران المدنى .

(د) لتوفير النقل الجوى المأمون المنتظم المجدى والاقتصادى الذى يحتاجه سكان العالم .

(ﻫ) لتجنب الخسائر الاقتصادية التى تترتب على المنافسة غير المعقولة .

(و) لتحقيق الاحترام الكامل لحقوق الدول المتعاقدة وأن يكون لكل دولة متعاقدة فرصة عادلة لاستغلال خطوط جوية دولية.

(ز) لتجنب كل تمييز بين الدول المتعاقدة .

(ح) لتحسين سلامة الطيران فى الملاحة الجوية الدولية .

(ط) لتشجيع الطيران المدنى الدولى بوجه عام من كافة نواحيه .

مادة ٤٥ — المقر الدائم : يعين المقر الدائم للهيئة فى آخر دور انعقاد الجمعية العمومية للهيئة الدولية المؤقتة للطيران المدنى المنشأة طبقاً للاتفاق المؤقت بشأن الطيران المدنى الدولى الموقع بشيكاجو فى ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤ ويجوز تغيير المقر مؤقتا بقرار من المجلس(١) .

---

(1) The permanent seat of the Organization. (Le siège permanent).

مادة ٤٦ — الاجتماع الأول للجمعية العمومية : يدعو المجلس المؤقت[١] للهيئة المؤقتة سالفة الذكر الجمعية العمومية لأول انعقاد لها فى الزمان والمكان اللذين يحددهما وذلك بمجرد بدء تنفيذ هذه المعاهدة .

مادة ٤٧ — الصفة القانونية : يكون للهيئة فى إقليم كل دولة متعاقدة الصفة القانونية اللازمة لتأدية وظائفها ويكون لها شخصية معنوية كاملة من كل الوجوه متى كان دستور وقوانين الدولة تسمح بذلك[٢]

الباب الثامن

الجمعية العمومية

The Assembly

مادة ٤٨ — دورات انعقاد الجمعية العمومية والتصويت : :

(ا) تنعقد الجمعية العمومية سنويا بناء على دعوة المجلس فى الزمان والمكان المناسبين كما تعقد دورات انعقاد غير عادية فى أى وقت بناء على دعوة المجلس أو بناء على طلب عشر دول متعاقدة ويقدم هذا الطلب للسكرتير العام .

(ب) ولكل الدول المتعاقدة حقوق متساوية فى أن تمثل فى جلسات الجمعية العمومية ويكون لكل دولة صوت واحد ويجوز أن يعاون مندوبى الدول المتعاقدة مستشارون فنيون يجوز لهم الاشتراك فى الجلسات ولكن ليس لهم حق التصويت .

(ج) ويكون انعقاد الجمعية العمومية صحيحا متى مثلت فيه أغلبية الدول المتعاقدة وتصدر قرارات الجمعية العمومية بأغلبية الأصوات المعطاة مالم ينص على خلاف ذلك فى هذه المعاهدة .

---

(1) The Interim Council Le Conseil Intérimaire de l'Organization provisoire).

(٢) راجع أحكام الاتفاق الخاص بالمزايا والحصانات الذى عقدته مصر فى ٥٣/٨/٢٧ مع المنظمة الدولية الطيران المدنى بشأن مكتبها الأقليمى لمنطقة الشرق الأوسط بالقاهرة .

مادة ٤٩ — سلطة واختصاصات الجمعية العمومية : تكون سلطة واختصاصات الجمعية العمومية كما يلى :

(ا) تنتخب فى كل دور انعقاد رئيسا لها وموظفين .

(ب) تنتخب الدول المتعاقدة التى تمثل فى المجلس وذلك طبقاً لأحكام الباب التاسع .

(ج) تفحص وتتخذ ما تراه لازما فى شأن تقارير المجلس كما تتخذ قرارات فى شأن كل ما يحال عليها منه .

(د) تضع قواعد الاجراءات الخاصة بها وتشكل لجان فرعية[1] طبقا لما تقضى به الضرورة أو المصلحة .

(هـ) توافق على الميزانية السنوية وتقرر الأوضاع المالية للهيئة طبقاً لأحكام الباب الثانى عشر .

(و) تراجع المصروفات وتقرر حسابات الهيئة .

(ز) تحيل إلى المجلس أو اللجان الفرعية أو أى هيئة أخرى ما ترى من المصلحة إحالته اليها من المسائل الداخلة فى اختصاصها .

(ح) تخول المجلس كل السلطات اللازمة أو المناسبة للقيام بوظائف الهيئة ويجوز لها سلب هذه السلطات أو تعديلها فى أى وقت .

(ط) تنفذ أحكام البند الثالث عشر .

(ى) تبحث كل المقترحات الخاصة بتغيير أو تعديل أحكام هذه المعاهدة فاذا أقرتها تقدم توصياتها فى شأنها إلى الدول المتعاقدة تطبيقاً لأحكام الباب الحادى والعشرين .

(ك) تعالج كل المسائل الداخلة فى اختصاص الهيئة ولا تدخل بنص صريح فى اختصاص المجلس .

---

(١) فى مقدمة هذه اللجان التى قررت الجمعية العمومية انشاءها فى سنة ١٩٤٧ اللجنة القانونية الدولية للطيران ومقرها مونتريال . وقد عينت مصر مندوبها الدائم فيها سنة ١٩٤٧ (المرحوم) الدكتور أحمد فهمى بحيرى المستشار بادارة قضايا الحكومة . ثم خلفه فيها الدكتور ضياء الدين صالح المستشار بادارة قضايا الحكومة وذلك بقرار مجلس الوزراء بتاريخ ١٥ أكتوبر سنة ١٩٥١ ويلاحظ أن هذه اللجنة هى التى حلت محل اللجنة الدولية الخبراء التشريع الجوى التى كانت قد انشأتها اتفاقية باريس سنة ١٩١٩ .

الباب التاسع

المجلس

The Council

مادة ٥٠ — تشكيل وانتخاب المجلس :

(ا) يكون المجلس أداة دائمة تابعة للجمعية العمومية ويتألف من واحد وعشرين دولة متعاقدة تنتخبها الجمعية العمومية [1] ويتم الانتخاب فى أول دور انعقاد للجمعية العمومية وبعد ذلك كل ثلاث سنوات . ويبقى الأعضاء المنتخبون فى وظائفهم حتى الانتخاب التالى .

(ب) على الجمعية العمومية أن تراعى فى انتخاب أعضاء المجلس تمثيلا ملائماً للدول الآتية :

١ — الدول التى لها أهمية كبيرة فى النقل الجوى .

٢ — الدول التى تساهم أكثر من غيرها فى تقديم التسهيلات للطيران المدنى الدولى والتى لا يتضمنها نص آخر .

٣ — الدول التى يحقق انتخابها تمثيل المواقع الجغرافية الهامة فى العالم والتى لا يتضمنها نص آخر .

وتملأ الأماكن التى تخلو بالمجلس بمعرفة الجمعية العمومية فى أقرب وقت مستطاع والدولة العضو التى تنتخب لملء المكان الخالى تظل كذلك حتى نهاية عضوية سلفها .

(ج) لا يجوز لممثل أية دولة متعاقدة فى المجلس أن يشترك فى إدارة أية مؤسسة للنقل الجوى الدولى : أو أن يكون له مصالح مالية فى مثل تلك المؤسسة .

---

(١) انتخبت مصر مرارا عضوا فى هذا المجلس ولاتزال فيه حتى اليوم (فبراير سنة ١٩٥٤ وقد فازت بأصوات ٤٧ دولة من مجموع الدول التى اجتمعت فى لندن فى شهر يونيو سنة ٥٣ وبلغ عددها خمسين دولة . وقد مثلت مصر فى هذا الاجتماع بوفد رأسه المهندس محمد على فهمى مدير مصلحة الطيران المدنى بالنيابة فى ذلك التاريخ راجع مجلة المنظمة عدد أكتوبر سنة ٩٥٣ ص ٥

مادة ٥١ — رئيس المجلس : ينتخب المجلس رئيسه لمدة ثلاث سنوات ويجوز اعادة انتخابه ولا يكون له حق التصويت وينتخب المجلس وكيلا أو أكثر للرئيس يكون لهم حق التصويت أثناء قيامهم بوظائف الرئيس[1]

ولا يتحتم أن ينتخب الرئيس من بين أعضاء المجلس ولكن إذا انتخب من بينهم فيعتبر أن محله قد خلا ويتم ملئه بواسطة الدولة التى يمثلها ويكون للرئيس الوظائف الآتية :

(ا) دعوة المجلس للانعقاد وكذلك لجنة النقل الجوى ولجنة الملاحة الجوية .

(ب) تمثيل المجلس .

(ج) القيام باسم المجلس بكل ما يعهد له به من وظائف .

مادة ٥٢ — التصويت فى المجلس : يجب أن توافق على قرارات المجلس أغلبية أعضائه ويجوز للمجلس أن يعهد بمسألة معينة إلى لجنة منتخبة من بين أعضائه ولكل دولة متعاقدة صاحبة مصلحة أن تستأنف قرارات أية لجنة من لجان المجلس أمام المجلس نفسه .

مادة ٥٣ — الاشتراك دون حق التصويت : لكل دولة متعاقدة أن تشترك بدون حق التصويت فى مداولات المجلس أو لجانه فى المسائل التى تمس مصالحها مباشرة ولا يجوز لأى عضو فى المجلس أن يصوت عند نظر المجلس لنزاع يكون هو طرف فيه .

مادة ٥٤ — الواجبات الإلزامية للمجلس : يجب على المجلس :

(ا) تقديم تقارير سنوية للجمعية العمومية .

---

(١) انتخب المهندس محمد سليمان الحكيم وكيل مصلحة الطيران المدنى لعمليات الطيران بمصر وكيلا للمجلس فى عام ١٩٥٢ وقد تم ذلك منذ كان سيادته مندوبا لمصر فى المجلس .

(ب) تنفذ تعليمات الجمعية العمومية والقيام بكل الواجبات والالتزامات التى عليه طبقاً لهذه المعاهدة[1] .

(ج) تنظيم أعماله ووضع قواعد إجراءاته .

(د) تعيين لجنة للنقل الجوى من بين أعضائه وتحديد اختصاصها وتكون هذه اللجنة مسئولة أمامه .

(هـ) انشاء لجنة للملاحة الجوية طبقاً لأحكام الباب العاشر .

(و) إدارة مالية الهيئة طبقاً لأحكام البابين الثانى عشر والخامس عشر

(ز) تحديد مكافأة رئيس المجلس .

(ح) تعيين موظف تنفيذى رئيسى يدعى السكرتير العام واتخاذ اللازم نحو تعيين أى موظفين أخرين يكونون لازمين طبقاً لأحكام الباب الحادى عشر .

(ط) طلب وجمع ودراسة ونشر كافة المعلومات الخاصة بتقدم الملاحة الجوية وباستغلال الخطوط الجوية الدولية بما فى ذلك المعلومات المتعلقة بمصاريف الاستغلال وتفاصيل الاعانات العامة التى تدفع لمؤسسات النقل الجوى .

(ى) إخطار جميع الدول المتعاقدة عن كل مخالفة لأحكام هذه المعاهدة وكذلك عن كل تقصير فى شأن توصيات أو قرارات المجلس .

(ك) إخطار الجمعية العمومية عن كل مخالفة لأحكام هذه المعاهدة إذا لم تتخذ الدولة المتعاقدة الإجراءات اللازمة فى مدة معقولة بعد أن تكون هذه المخالفة قد أبديت لها .

(1) R.G.A — 1946 No. 2/3 pages 107 à 167 la Conference de Chicago par A. La Paradelle.

(ل) تقرير الأوضاع القياسية الدولية والنظم الموصى بها والتى تكون — من باب التسهيل — ملحقات هذه المعاهدة وذلك طبقاً لأحكام الباب السادس وتبليغ القرارات التى تتخذ فى هذا الشأن لجميع الدول المتعاقدة .

(م) بحث مقترحات تعديل الملحقات[1] التى تقدمها لجنة الملاحة الجوية واتخاذ كافة الاجراءات المفيدة طبقاً لأحكام الباب العشرين .

(ن) بحث كافة المسائل المتعلقة بالمعاهدة ، والتى ترفعها اليه أية دولة متعاقدة .

مادة ٥٥ — الوظائف التخييرية للمجلس[2] . يجوز للمجلس :

(ا) أن ينشئ لجاناً فرعية للنقل الجوى على أساس اقليمى أو غيره متى أظهرت التجربة فائدة ذلك وأن يعين مجموعات من الدول أو من مؤسسات النقل الجوى مما يمكن اللجوء اليه لتيسير تحقيق أغراض هذه المعاهدة .

(ب) أن يعهد إلى لجنة الملاحة الجوية بأية اختصاصات علاوة على ما قررته لها هذه المعاهدة وأن يلغى أو يعدل هذه الاختصاصات فى أى وقت .

(ج) توجيه أبحاث فى شتى نواحى النقل الجوى والملاحة الجوية مما له أهمية دولية وأن يبلغ نتائج أبحاثه للدول المتعاقدة وأن يسهل تبادل الدول المتعاقدة للمعلومات الخاصة بالنقل الجوى والملاحة الجوية .

---

(1) Examiner les propositions d'amendement des annexes.

(2) Permissive functions of Council.

(د) دراسة كافة المسائل التى لها علاقة بتنظيم واستغلال النقل الجوى الدولى بما فى ذلك الملكية والاستغلال الدوليين للمؤسسات الجوية الدولية على الطرق الرئيسية وأن يعرض على الجمعية العمومية مشروعاته فى هذا الشأن .

(هـ) تحقيق كل موقف من شأنه عرقلة تقدم الملاحة الجوية الدولية وذلك بناء على طلب أية دولة متعاقدة وأن يقدم ما يراه من تقارير بعد انتهاء التحقيق .

الباب العاشر

لجنة الملاحة الجوية[1]

The Air Navigation Commission

٥٦ — الترشيح والتعيين فى اللجنة : تتألف لجنة الملاحة الجوية من اثنى عشر عضوا يعينهم المجلس من بين الأشخاص الذين ترشحهم الدول المتعاقدة ويجب أن تتوافر فى هؤلاء الأشخاص الكفاية والمران المناسبين من ناحيتى العلم والعمل الخاصين بالطيران ويطلب المجلس من الدول المتعاقدة أن توافيه بترشيحاتها ويعين المجلس رئيس لجنة الملاحة الجوية .

مادة ٥٧ — اختصاصات اللجنة : يكون للجنة الاختصاصات الآتية[2] :

(ا) بحث التعديلات المطلوب ادخالها على ملحقات هذه المعاهدة والتوصية لدى المجلس باعتمادها .

---

(١) راجع البحث المنشور فى مجلة المنظمة الشهرية (ايكاو) مايو سنة ١٩٥٢ ص ٥ ، ٦

(٢) وراجع بحثا قيما فى تدويل الملاحة كتبه الدكتور وأجبر ومنشور بالفرنسية فى مجلة القانون العام للطيران سنة ١٩٤٨ الجزء الثانى صفحات ١٣٠ — ١٤٤ (ض . ص)

(ب) إنشاء لجان فرعية فنية يكون لكل دولة متعاقدة الحق فى أن تمثل فيها إذا أرادت .

(ج) إبداء آراء للمجلس فيما يتعلق بتركيز كافة المعلومات التى تراها لازمة أو نافعة لتقدم الملاحة الجوية وتوزيعها على الدول المتعاقدة .

الباب الحادى عشر

الموظفون

Personnel

مادة ٥٨ — تعيين الموظفين : مع عدم الإخلال بما تضعه الجمعية العمومية من لوائح وبأحكام هذه المعاهدة يقرر المجلس طرق توظيف السكرتير العام وباقى موظفى الهيئة وعزلهم وتحديد اختصاصهم ومرتباتهم ومكافآتهم ومركزهم القانونى ويجوز للمجلس تعيين رعايا أية دولة متعاقدة أو الاستعانة بخدماتهم .

مادة ٥٩ — الصفة الدولية للموظفين : لا يجوز لرئيس المجلس أو السكرتير العام أو أى موظف آخر فيما يتعلق بأداء وظائفهم أن يطلبوا أو يتلقوا تعليمات من أية سلطة خلاف الهيئة نفسها وتتعهد كل دولة متعاقدة بأن تحترم من كل النواحى الصفة الدولية لوظائف هؤلاء الموظفين وأن لا تحاول التأثير على رعاياها الذين يكونون قائمين بالوظائف .

مادة ٦٠ — حصانات وامتيازات الموظفين[١] : تتعهد كل دولة متعاقدة فى حدود ما تسمح به قواعدها الدستورية — أن تمنح رئيس المجلس والسكرتير العام وكافة الموظفين الآخرين للهيئة جميع الامتيازات والحصانات الممنوحة لمن يماثلهم من موظفى الهيئات الدولية العامة الأخرى وإذا عقد اتفاق دولى عام بشأن امتيازات وحصانات الموظفين الدوليين فتكون امتيازات رئيس المجلس والسكرتير العام وباقى موظفى الهيئة هى الامتيازات التى يقررها هذا الاتفاق الدولى العام[٢]

(1) Immunities and privileges of personnel. Immunités et privilèges du personnel).

(٢) راجع أحكام اتفاق الامتيازات والحصانات للمكتب الأفريقى للشرق الأوسط بالقاهرة ١٩٥٣ .

الباب الثانى عشر

المالية

Finance

مادة ٦١ — الميزانية وتقسيم المصروفات[1] : يقدم المجلس سنوياً للجمعية العمومية ميزانية وحسابات وتقديرات كافة الإيرادات والمصروفات .

وتقرر الجمعية العمومية هذه الميزانية بعد أن تدخل عليها ما ترى من تعديلات وتقسم مصروفات الهيئة بين الدول المتعاقدة بالنسب التى تراها من وقت لآخر وذلك باستثناء الأشتراك الذى توافق عليه الدول المنوه عنه بالباب الخامس عشر .

مادة ٦٢ — ايقاف حق التصويت[2] : للجمعية العمومية أن توقف حق التصويت فى الجمعية العمومية وفى المجلس بالنسبة لكل دولة لا تفى — فى مدى معقول — بكافة التزاماتها المالية نحو الهيئة .

مادة ٦٣ — مصاريف وفود التمثيل وغيرها من الممثلين : تتحمل كل دولة متعاقدة مصروفات الوفد الذى يمثلها فى الجمعية العمومية كما تتحمل مكافأة من تعينه فى المجلس ومصاريف انتقاله وكافة المصروفات الأخرى وكذلك بالنسبة لكل شخص تعينه فى اللجان أو اللجان الفرعية للهيئة .

الباب الثالث عشر

ترتيبات دولية أخرى

Otl er Arrangements

مادة ٦٤ — ترتيبات للأمن : للهيئة — بقرار من الجمعية العمومية — أن تتخذ ترتيبات خاصة مع أية هيئة عامة تنشئها أمم العالم لصيانة السلام وذلك فيما يتعلق بمسائل الطيران التى تمس مباشرة الأمن العالمى .

(1) Budget and apportionment of expenses (Budget et répartition des depenses).

(2) Suspension of voting power. (Suspention du droit de vote).

مادة ٦٥ — ترتيبات مع الهيئات الدولية الأخرى : يجوز للمجلس أن يعقد باسم الهيئة اتفاقات مع الهيئات الدولية الأخرى وذلك ابقاء على الخدمات العامة ولتحقيق تنظيم مشترك بالنسبة للموظفين كما يجوز للمجلس بموافقة الجمعية العمومية أن يعقد أى اتفاق آخر من شأنه تسهيل عمل الهيئة .

مادة ٦٦ — الوظائف المتعلقة باتفاقات أخرى[1] :

(ا) تباشر الهيئة أيضاً الوظائف التى أعطاها لها كل من الاتفاق الخاص بمرور الخطوط الجوية الدولية المنتظمة والاتفاق الخاص بالنقل الجوى الدولى الموقعين بشيكاغو فى ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤[2] وذلك طبقاً لأحكام وشروط هذين الاتفاقين .

(ب) أعضاء الجمعية العمومية والمجلس الذين لا يكونون قد قبلوا الاتفاق الخاص بمرور الخطوط الجوية الدولية المنتظمة أو الاتفاق الخاص بالنقل الجوى الدولى الموقعين بشيكاغو فى ١٩٤٤/١٢/٧ لا يكون لهم حق التصويت فى المسائل التى تختص بها الجمعية العمومية أو المجلس طبقاً لأحكام أحد هذين الاتفاقين .

الجزء الثالث

النقل الجوى الدولى

International Air Transport

الباب الرابع عشر

المعلومات والتقارير

مادة ٦٧ — إيداع التقارير بالمجلس : تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تلزم مؤسسات النقل الجوى الدولى التابعة لها بأن تقدم للمجلس — طبقاً للأوضاع التى يقررها — تقارير عن حركة النقل بها وأسعارها وتقارير حسابية يكون من ضمن محتوياتها مبالغ وأصل كل ايراداتها .

(1) The International Air Services Transit Agreement.
(2) The International Air Transport Agreement.
وقد وقعت مصر فى سنة ١٩٤٤ اتفاق الترانسيت ورفضت توقيع اتفاق النقل الجوى .

الباب الخامس عشر

المطارات والتسهيلات الأخرى للملاحة الجوية (١)

مادة ٦٨ — تعيين الطرق والمطارات : مع عدم الإخلال بأحكام هذه المعاهدة يجوز لكل دولة أن تعين الطريق الذى يجب أن يسلكه فوق اقليمها كل خط جوى دولى والمطارات التى يمكنه استخدامها .

مادة ٦٩ — تحسين تسهيلات الملاحة الجوية(٢) : إذا قدر المجلس أن المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية الأخرى بما فيها المواصلات اللاسلكية وشئون الأرصاد الجوية فى دولة متعاقدة غير كافية لضمان سلامة وانتظام واجداء الاستغلال الاقتصادى لمؤسسات الطيران الدولية القائمة أو المزمع إنشاؤها فانه يتشاور مع الدولة صاحبة الشأن مباشرة والدول الأخرى صاحبات المصلحة بقصد الوصول إلى وسائل علاج الحالة ويجوز له أن يقدم توصيات فى هذا الصدد ولا تعتبر الدولة المتعاقدة أنها أخلت بالتزامها طبقاً لهذه المعاهدة إذا لم تنفذ هذه التوصيات .

مادة ٧٠ — تمويل تسهيلات الملاحة الجوية : يجوز لأية دولة متعاقدة — فى الظروف المبينة فى المادة ٦٩ — أن تعمل مع المجلس ترتيبات بقصد تنفيذ توصياته ويجوز للدولة أن تقرر تحملها لكافة المصاريف التى يستدعيها ذلك الترتيب كما يجوز للمجلس أن يقبل بناء على طلب الدولة أن يقدم كل أو بعض المال اللازم .

مادة ٧١ — تقدم التسهيلات بواسطة المجلس وصيانتها : يجوز للمجلس بناء على طلب دولة متعاقدة أن يقبل القيام بعمل كل أو بعض المطارات أو تسهيل الملاحة الجوية الأخرى أو تزويدها بالموظفين أو صيانتها أو ادارتها بما فى ذلك الخدمات اللاسلكية وخدمات الأرصاد الجوية

---

(1) Airports and other Air Navigation Facilities.

(٢) راجع الملحق رقم (٩) الخاص بالتسهيلات .

التى تكون لازمة — فى اقليم تلك الدولة — لسلامة وانتظام واجداء الاستغلال الاقتصادى للمؤسسات الجوية الدولية التابعة للدول المتعاقدة الأخرى .

وللمجلس أن يفرض ضرائب عادلة ومعقولة نظير استخدام هذه التسهيلات[1] .

مادة ٧٢ — تملك الأراضى أو الانتفاع بها : إذا لزمت أراض للتسهيلات التى يتحمل المجلس كل أو بعض تمويلها بناء على طلب دولة متعاقدة فعلى هذه الدولة أن تحصل هى على الأرض اللازمة وتحتفظ لنفسها بسندها أو أن تسهل للمجلس الانتفاع بها طبقاً لقوانينها وبشروط عادلة ومعقولة .

مادة ٧٣ — المصروفات واقتسام الأعباء : فى حدود المبلغ الذى تقره الجمعية العمومية طبقاً لأحكام الباب الثانى عشر يجوز للمجلس أن يصرف المصروفات الجارية اللازمة للأغراض المبينة فى هذه المادة من حساب الموارد العامة للهيئة .

ويقسم المجلس أصل التكاليف اللازمة لأغراض هذه المادة بالنسب التى يتفق عليها قبل ذلك ولمدة معقولة بين الدول المتعاقدة التى تقبل والتى تستخدم مؤسساتها للنقل الجوى هذه الخدمات .

كما يجوز للجلس أن يقسم مصاريف التشغيل اللازمة بين من يقبل ذلك من الدول .

مادة ٧٤ — المساعدة الفنية وتوجيه الإيرادات : إذا قدم المجلس —بناء على طلب دولة متعاقدة — مبالغ أو قام بعمل كل أو بعض المطارات

---

(١) راجع البحث القيم عن اجتماع الملاحة الجوية الدولية فى مؤتمر ملبورن فبراير سنة منشور فى مجلة الايكاو (المنظمة) عدد ابريل سنة ١٩٥٣ صفحات من ٣ إلى ٩

أو التسهيلات فيجوز أن يتضمن الاتفاق — بموافقة الدولة — تقديم مساعدة فنية للمراقبة العامة واستغلال المطارات والتسهيلات الأخرى وأن نخصم على إيرادات استغلال هذه المطارات والتسهيلات بمصاريف استغلالها وبفوائد وباستهلاكات (١)

مادة ٧٥ — الاستيلاء على التسهيلات : لكل دولة متعاقدة فى أى وقت أن تتحرر من كل التزام تكون قد ارتبطت به تنفيذاً للمادة ٧٠ وأن تستولى على المطارات والتسهيلات الأخرى التى يكون المجلس قد أنشأها فى اقليمها تنفيذاً لأحكام المادتين ٧١ و ٧٢ وذلك بأن تدفع المبلغ الذى يرى المجلس أنه مناسب فى الظروف القائمة وقتئذ فاذا رأت الدولة أن المبلغ الذى قدره المجلس غير معقول فلها أن الطعن فى قرار المجلس أمام الجمعية العمومية التى لها أن تؤيد أو تعدل قرار المجلس .

مادة ٧٦— رد المبالغ : المبالغ التى ترد للمجلس طبقاً للمادة ٧٥ أو التى تتحصل كفوائدأو اسهلاكات طبقاً للمادة ٧٤ ترد إلى الدول المبينة فى المادة ٧٣ التى كانت قد قدمتها وذلك بالنسب الأولى التى كان قد حددها المجلس لكل منها .

الباب السادس عشر

هيئات الاستغلال المشترك ونظام الحصص

Joint Operating Organizations & pooled Services

مادة ٧٧ — حق إنشاء هيئات للاستغلال المشترك : ليس فى نصوص هذه المعاهدة ما يمنع دولتين متعاقدتين أو أكثر من إنشاء هيئات للاستغلال المشترك للنقل الجوى أو مؤسسات دولية للاستغلال أو اتباع نظام الحصص فى شأن مؤسساتها الجوية على أى خط أو فى أية منطقة على أن يخضع كل ذلك لأحكام هذه المعاهدة بما فى ذلك الأحكام الخاصة بتسجيل كل اتفاق لدى المجلس .

---

(1) Des frais d'exploitation des dits aéroports et autres installations des intérêts et des amortissements.

ويقرر المجلس الطريقة التى تتبع فى تطبيق الأحكام الخاصة بجنسية الطائرات فى هذه المعاهدة على الطائرات التى تستغلها المؤسسات الدولية.

مادة ٧٨ — وظيفة المجلس : يجوز للمجلس أن يوصى الدول المتعاقدة صاحبات المصلحة بأن تكون هيئات مشتركة لاستغلال المؤسسات الجوية فى أى طريق أو منطقة .

ماد» ٧٩ — الاشتراك فى هيئات الاستغلال : يجوز لأية دولة أن تشترك فى هيئة للاستغلال المشترك أو أن تشارك فى اتفاقات نظام الحصص سواء كان ذلك بواسطة الحكومة أو بواسطة واحدة أو أكثر من مؤسساتها للنقل الجوى المعينة من الحكومة .

وقد تكون هذه الموسسات ملكا للدولة صاحبة الشأن نفسها أو مملوكة لأفراد وذلك طبقاً لما تراه الدولة نفسها .

الجزء الرابع

أحكام ختامية

Final Provisions

الباب السابع عشر

اتفاقات أخرى وترتيبات جوية

مادة ٨٠ — معاهدتى باريس وهافانا : تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تنقض — بمجرد بدء نفاذ هذه المعاهدة — معاهدة تنظيم الملاحة الجوية الموقعة بباريس فى ١٣ أكتوبر سنة ١٩١٩ أو المعاهدة الخاصة بالطيران التجارى الموقعة فى هافانا بتاريخ ٢٠ فبراير سنة ١٩٢٨ اذا كانت طرفا فى أى من هاتين المعاهدتين (١)

(1) The convention relating to the regulation of Aerial Navigation signed at Paris, 13/10/919 — The Convention on Commercial Aviation, Habana 20/2/1928.

وتحل هذه المعاهدة بالنسبة للدول المتعاقدة محل معاهدتى باريس وهافانا سالفتى الذكر .

مادة ٨١ — تسجيل الاتفاقات القائمة : يجب أن يسجل فوراً لدى المجلس كل اتفاق جوى يكون قائما وقت بدء تنفيذ هذه المعاهدة بين دولة متعاقدة وأية دولة أخرى أو مع أية مؤسسة نقل جوى تابعة لدولة متعاقدة أخرى .

مادة ٨٢ — الغاء الترتيبات التى لاتتفق مع المعاهدة : اتفقت الدول المتعاقدة على أن تلغى هذه المعاهدة كافة الالتزامات والارتباطات القائمة بينها والتى تتعارض مع أحكام المعاهدة المذكورة وتتعهد بأن لاتبرم مثل هذه الالتزامات والارتباطات .

وكل دولة متعاقدة تكون — قبل أن تصبح عضواً فى الهيئة — قد ارتبطت مع دولة غير متعاقدة أو أحد رعايا دولة متعاقدة أو دولة غير متعاقدة بالتزامات تتعارض مع أحكام هذه المعاهدة فعليها أن تتخذ بدون إبطاء الإجراءات اللازمة للتحرر منها واذا كانت مؤسسة نقل جوى تابعة لإحدى الدول المتعاقدة قد ارتبطت بمثل هذه الالتزامات التى تتعارض مع المعاهدة فعلى الدولة التى تتبعها هذه المؤسسة أن تحقق الغاء هذه الالتزامات فوراً وعلى أى حال فعليها أن تلغيها فى أقرب وقت مستطاع قانونا بعد بدء نفاذ هذه المعاهدة .

مادة ٨٣ — تسجيل كل ترتيب جديد : مع عدم الإخلال بأحكام المادة السابقة فلكل دولة متعاقدة أن تعمل ترتيبات مما يتفق مع أحكام هذه المعاهدة ويجب تسجيل مثل هذه الترتيبات فوراً لدى المجلس الذى ينشر عنها فى أقرب وقت مستطاع .

الباب الثامن عشر

الخلافات والإخلال التعهدات[1]

Dispute and Default

مادة ٨٤ – فض الخلاف[1] : اذا وجد خلاف بين دولتين متعاقدتين أو أكثر على تفسير أو تطبيق هذه المعاهدة أو ملحقاتها ولم تفلح المفاوضات فى فضه فان المجلس يقرر فى هذا الصدد بناء على طلب أية دولة طرف فى الخلاف .

ولا يجوز لأى عضو فى المجلس أن يصوت عند بحث المجلس لخلاف يكون هو طرف فيه .

ومع عدم الإخلال بأحكام المادة الخامسة والثمانين لكل دولة متعاقدة أن تستأنف قرار المجلس الى محكمة تحكيم يقبلها باقى الأطراف فى النزاع أو الى محكمة العدل الدولية الدائمة .

وكل استئناف من هذا القبيل يجب اعلانه الى المجلس فى مدى ستين يوما من تاريخ وصول إعلان قرار المجلس .

مادة ٨٥ – إجراءات التحكيم[2] : اذا كانت إحدى الدول الأطراف فى نزاع رفع عنه استئناف لم تقبل نظام محكمة العدل الدولية الدائمة ولم تتفق الدول الأطراف فى النزاع على اختيار محكمة تحكم فتختار كل دولة طرف فى النزاع محكم ويختار هؤلاء المحكمون رئيسا لهم . فاذا لم تعين إحدى الدول محكما فى مدى الثلاثة شهور التالية للاستئناف فيعين رئيس المجلس باسم الدولة ذلك المحكم بطريق اختياره من قائمة الأشخاص ذوى الكفاية التامة التى تكون معدة مقدما بواسطة المجلس .

---

(١) راجع مشروع قواعد تسويه المنازعات الذى صاغه المجلس وسيطبق على الخلاف بين الهند والباكستان إذا وافقت على المشروع الدول جميعا .

(1) Settlement of disputes. (Règlement des différends).

(2) Arbitration procedure. (Procédure d'arbitrage).

واذا لم يتمكن المحكمون فى مدى ثلاثين يوما من اختيار رئيس لهم يعين رئيس المجلس هذا الرئيس من بين الأسماء الواردة فى القائمة ويكون المحكمون ورئيسهم محكمة تحكيم وكل محكمة تحكيم تؤلف طبقاً لأحكام هذه المادة أو المادة السابقة يكون لها وضع قواعد الإجراءات التى تتبع أمامها وتحكم بأغلبية الأصوات، على أنه يجوز للمجلس تقرير قواعد الإجراءات اذا حصل تأخير كبير طبقاً لتقديره [١] .

مادة ٨٦ — الاستئناف : كل قرار يصدره المجلس بشأن عدم مطابقة استغلال مؤسسة نقل جوى دولى لأحكام هذه المعاهدة يبقى نافذاً طالما أنه لم يلغ فى الاستئناف إلا اذا قرر المجلس غير ذلك .

وفى كافة المسائل الأخرى يوقف تنفيذ قرار المجلس برفع الاستئناف عنه حتى يحكم فى الاستئناف .

وتكون أحكام محكمة العدل الدولية الدائمة ومحكمة التحكيم نهائية وملزمة للأطراف .

مادة ٨٧ — الجزاء بالنسبة للمؤسسة : تتعهد كل دولة متعاقدة بأن لاترخص بالطيران فوق إقليمها لأية مؤسسة جوية تابعة لدولة متعاقدة اذا كان المجلس قد قرر بأن هذه المؤسسة لا تنفذ القرار النهائى الذى اتخذ طبقاً لأحكام المادة السابقة .

مادة ٨٨ — الجزاء بالنسبة للدولة : توقف الجمعية العمومية حق التصويت فيها وفى المجلس لكل دولة متعاقدة لاتنفذ أحكام هذا الباب .

---

(١) راجع فى قانون المرافعات المدنيـة المصرى قواعد التحكيم (المواد من ٨١٨ الى ٨٥٠) . وشرح المرافعات المدنيـة والتجارية للدكتور عبد المنعم الشرقاوى صفحة ٦١٩ وكذلك قانون المرافعات المدنية للدكتور أحمد أبو الوفا الأستاذ بكلية الحقوق بجامعة الاسكندرية (طبعة ١٩٥٣) .

الباب التاسع عشر

الحرب War [٣]

مادة ٨٩ ــ الحرب والأزمات[١] : فى حالة الحرب لاتحد أحكام هذه المعاهدة من حرية العمل للدول المتعاقدة سواء كانت محاربة أو محايدة [٤].

وتنطبق نفس هذه القاعدة على كل دولة تعلن أن بها أزمة داخلية وتبلغ ذلك الى المجلس .

الباب العشرون

الملحقات Annexes [٢]

مادة ٩٠ ــ اعتماد وتعديل الملحقات :

(ا) لكى تعتمد الملحقات المشار اليها فى الفقرة الأولى من المادة الرابعة والخمسين يجب أن يوافق عليها بأغلبية ثلثى الأصوات فى المجلس الذى يدعى للانعقاد لهذا الغرض ويعرض المجلس بعد ذلك الملحقات على كل دولة متعاقدة .

وكل ملحق أو تعديل لملحق يكون نافذاً بعد اعلانه للدولة المتعاقدة بثلاثة شهور أو من تاريخ سابق على ذلك يحدده المجلس إلا اذا أعلنت أغلبية الدول المتعاقدة عدم موافقتها عليه الى المجلس فى هذه الأثناء .

(ب) يخطر المجلس فوراً كافة الدول المتعاقدة ببدء نفاذ كل ملحق وكل تعديل لملحق .

(١) إرجع الى المادة ٣٨ من اتفاقية باريس سنة ١٩١٩ لتنظيم الملاحة الجوية .

(٢) ملاحق شيكاغو وقد بلغت حتى اليوم فى شهر فبراير سنة ١٩٥٤ خمسة عشر ملحقا..

(٣) أهم من كتب فى قوانين الطيران الحربى هو الأستاذ الفرنسى جوزيف كرويل فى الجزء الثانى من مؤلفه القيم عن قانون الطيران باريس سنة ١٩٣٦ فى ٥٠٠ صفحة

(٤) مقال عظيم عن الحرب الجوية كتبه الأميرالاى باكيه منشور فى المجلة العامة الفرنسى للطيران الفرنسى سنة ١٩٤٧ جزء أربعه ص ٣٦٧ (ض . ص)

الباب الحادى والعشرين

التصديق والانضمام والتعديل والنقض

مادة ٩١ — التصديق على المعاهدة Ratifications :

(ا) تعرض هذه المعاهدة على الدول الموقعة عليها للتصديق وتودع وثائق التصديق بمحفوظات حكومة الولايات المتحدة الأمريكية التى تعلن تاريخ هذا الإيداع لكل من الدول الموقعة والدول المنضمة [١] .

(ب) بمجرد تصديق ستة وعشرين دولة على هذه المعاهدة تصبح نافذة بالنسبة لهذه الدول من اليوم الثلاثين بعد تاريخ ايداع وثيقة التصديق أو الانضمام السادسة والعشرين وتصبح نافذة بالنسبة لكل دولة تصدق عليها بعد ذلك من اليوم الثلاثين التالى لإيداع وثيقة تصديقها .

(ج) على حكومة الولايات المتحدة الأمريكية أن تبلغ حكومة كل دولة موقعة أو منضمة تاريخ بدء نفاذ هذه المعاهدة .

مادة ٩٢ — الانضمام الى المعاهدة Adherence :

(ا) بعد قفل باب التوقيع على هذه المعاهدة يفتح باب الانضمام اليها للدول الأعضاء فى هيئة الأمم المتحدة والدول المشتركة معها والدول التى لزمت الحياد فى النزاع الدولى الحاضر .

(ب) ويتم الانضمام باعلان يرسل الى حكومة الولايات المتحدة الأمريكية وينفذ فى اليوم الثلاثين التالى لاستلام هذا الإعلان من حكومة الولايات المتحدة الأمريكية التى عليها ابلاغه الى جميع الدول المتعاقدة .

---

(١) جاء فى الأنباء الأخيرة من المنظمة الدولية للطيران أن دولة اليابان قد صدقت على اتفاقية شيكاغو وأودعت وثائقها فى أوائل شهر يوليو سنة ١٩٥٣ وبذلك تكون الدول المشتركة فى هذه الاتفاقية الدولية قد بلغت (٦٣) دولة فى شهر فبراير سنة ١٩٥٤

مادة ٩٣ – قبول دول أخرى[١] : يجوز – بموافقة أية هيئة دولية عامة تنشئها أمم العالم للاحتفاظ بالسلم – قبول الاشتراك فى هذه المعاهدة من دول غير المبينة فى المادة ٩١ والفقرة (أ) من المادة ٩٢ اذا وافقت على ذلك الجمعية العمومية بأغلبية أربعة أخماس أعضائها وبالشروط التى تقررها على أن تؤخذ فى كل مرة موافقة كل دولة تكون قد غزتها أو اعتدت عليها فى الحرب الحالية الدولة طالبة الاشتراك[٢] .

مادة ٩٤ – تعديل المعاهدة Amendment :

(ا) يجب أن يوافق على أى تعديل لهذه المعاهدة ثلثا الأصوات فى الجمعية العمومية ويبدأ نفاذه – بالنسبة للدول التى تكون قد صدقت عليه – بعد التصديق عليه من عدد من الدول المتعاقدة تقرره الجمعية العمومية ولا يقل هذا العدد عن ثلثى مجموع عدد الدول المتعاقدة .

(ب) يجوز للجمعية العمومية أن تشترط فى قرار التوصية بتعديل معين أن كل دولة لاتصدق على هذا التعديل فى مدة معينة من بدء نفاذه تسقط من تلقاء نفسها عضويتها فى الهيئة واشتراكها فى المعاهدة وذلك متى قررت الجعية العمومية أن طبيعة التعديل المذكور تبرر هذا الإجراء .

مادة ٩٥ – نقض المعاهدة Denunciation :

(ا) لكل دولة متعاقدة أن تنقض هذه المعاهدة بعد ثلاث سنوات من بدء نفاذها وذلك باخطار يرسل لحكومة الولايات المتحدة الأمريكية التى تبلغه فوراً الى كل من الدول المتعاقدة .

(ب) يسرى هذا النقض بعد سنة من تاريخ تسلم الإخطار به ولا يكون له الا بالنسبة للدولة التى باشرته .

---

(1) Admission of other States.

(٢) عدلت المادة ٩٣ من هذه الاتفاقية بواسطة بروتوكول مونتريال الموقع سنة ٩٤٧ وقد اشتركت فى هذا التعديل مصر وصدقت على هذا البروتوكول بقانون صدر سنة ١٩٤٩ ومنشور فى هذه المجموعة صفحة ٦٧٥

الباب الثانى والعشرين

تعاريف

Definitions

مادة ٩٦ — فيما يتعلق بتنفيذ هذه المعاهدة يقصد بالعبارات الآتية المعانى المذكورة أمامها :

(ا) « خط جوى » : خط جوى منتظم تستخدم فيه طائرات نقل عامة للركاب أو البريد أو البضائع "Air Service".

(ب) « خط جوى دولى » : خط جوى يمر فوق أكثر من إقليم دولة واحدة "International Air Service".

(ج) « مؤسسة نقل جوى » : أى مشروع نقل جوى يقوم باعداد أو تشغيل خط جوى دولى "Airline".

(د) « هبوط غير تجارى » : هبوط لأى غرض غير أخذ أو انزال ركاب أو بضائع أو بريد (١) .

"Stop for non-traffic purposes" + "Escale".

توقيع المعاهدة

Sigrature

إثباتا لذلك وقع المفوضون الموقعون بما لهم من تفويض هذه المعاهدة كل باسم حكومته فى التواريخ المبينة أمام كل توقيع .

حرر فى شيكاغو فى اليوم السابع من شهر ديسمبر سنة ١٩٤٤ باللغة الانجليزية وعملت منه نسخة باللغات الانجليزية والفرنسية والاسبانية وقيمتها الرسمية جميعا واحدة وستكون معدة للتوقيع فى واشنطن بمنطقة كولمبيا .

---

(١) تؤدى ترجمة هذا المعنى إلى اللغة العربية بكلمتى (التقاط وإسقاط بضائع أو بريد أو ركاب (embarquement et debarquement

وتودع النسختان بمحفوظات حكومة الولايات المتحدة الأمريكية التى تسلم صوراً رسمية طبق الأصل منها لحكومات كل الدول التى توقع هذه المعاهدة أو تنضم اليها .

عن حكومة مصر محمود حسن سفير مصر فى أمريكا فى ١٩٤٤/١٢/٧

عن حكومة ....

راجع المقالات والأبحاث الآتية

(1) La Conférence de Chicago ; Sa place dans l'évolution politique économique et Juridique du monde — par Qlbert de la Pradelle (R.G.A. — 1946 No. 2 et 3 ; pages 107 à 168).

(2) L'Arbitrage dans la Convention de Chicago. Une exemple suivre dans les relations internationales — par Martin Demoke (R.G.A. — 1947 No. 3 ; pages 254 à 262).

(3) Vers l'internationalisation de la Navigation Aérienne par W. Wagner docteur en droit. (R.G.A. — 1948 No. 2 ; pages 130 à 144).

(4) L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.). Sa Création, ses buts, ses activités — Par Bedin (R.G.A. — 1949 ; page 179 à 186).

بيـــان

بأسماء الدول المشتركة فى اتفاقية شيكاغو

وقعتها فى ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤ ثمانية وثلاثون دولة فى مقدمتها مصر

وباقى الدول انضمت اليها فيما بعد حتى قارب عددها الستين واليك تاريخ تصديق كل منها لغاية فبراير سنة ١٩٥٤ :

اسم الدولة	تاريخ التصديق على المعاهدة
(١) الأفغانستان	٤ — ٤ — ١٩٤٧
(٢) استراليا	١ — ٣ — ١٩٤٧
(٣) البلجيك	٥ — ٥ — ١٩٤٧
(٤) بولونيا	٤ — ٤ — ١٩٤٧
(٥) البرازيل	٨ — ٧ — ١٩٤٦
(٦) كندا	١٣ — ٢ — ١٩٤٦
(٧) شيلى	١١ — ٣ — ١٩٤٧
(٨) الصين	٢٠ — ٢ — ١٩٤٦
(٩) كولومبيا...	٣١ — ١٠ — ١٩٤٧
(١٠) كوبا	١١ — ٥ — ١٩٤٩
(١١) الدانيمارك...	٢٨ — ٢ — ١٩٤٧
(١٢) الجمهورية الدومينيكية	٢٥ — ١ — ١٩٤٦
(١٣) مصر	١٣ — ٣ — ١٩٤٧

اسم الدولة	تاريخ التصديق على المعاهدة
(١٤) اسبانيا	٥ — ٣ — ١٩٤٧
(١٥) الولايات المتحدة الأمريكية	٩ — ٨ — ١٩٤٦
(١٦) الحبشة	١ — ٣ — ١٩٤٧
(١٧) فرنسا	٢٥ — ٣ — ١٩٤٧
(١٨) انجلترا	١ — ٣ — ١٩٤٧
(١٩) اليونان	١٣ — ٣ — ١٩٤٧
(٢٠) جواتيمالا	٢٨ — ٤ — ١٩٤٧
(٢١) هاياتى	٢٥ — ٣ — ١٩٤٨
(٢٢) الهند	١ — ٣ — ١٩٤٧
(٢٣) العراق	٢ — ٦ — ١٩٤٧
(٢٤) ايران	١٩ — ٤ — ١٩٥٠
(٢٥) ايرلندا	١٣ — ١٠ — ١٩٤٦
(٢٦) ايسلندا	٢١ — ٣ — ١٩٤٧
(٢٧) لبنان	١٩ — ٩ — ١٩٤٩
(٢٨) ليبيريا	١١ — ٢ — ١٩٤٧
(٢٩) لكسمبورج	٢٨ — ٤ — ١٩٤٨
(٣٠) المكسيك	٢٥ — ٦ — ١٩٤٦

اسم الدولة	تاريخ التصديق على المعاهدة
(٣١) نيكاراجوا	٢٨ — ١٢ — ١٩٤٥
(٣٢) النرويج	٥ — ٥ — ١٩٤٧
(٣٣) نيوزيلاندا	٧ — ٣ — ١٩٤٧
(٣٤) براجواى	٢١ — ١ — ١٩٤٦
(٣٥) هولاندا	— ٣ — ١٩٤٧
(٣٦) بيرو	٨ — ٤ — ١٩٤٦
(٣٧) فلبين	١ — ٣ — ١٩٤٧
(٣٨) بولونيا	٦ — ٤ — ١٩٤٥
(٣٩) برتغال	٢٧ — ٢ — ١٩٤٧
(٤٠) السويد	٧ — ١١ — ١٩٤٦
(٤١) سويسرا	٦ — ٢ — ١٩٤٧
(٤٢) سوريا	٢١ — ١٢ — ١٩٤٩
(٤٣) تشيكوسلوفاكيا	١ — ٣ — ١٩٤٧
(٤٤) تركيا	٢٠ — ١٢ — ١٩٤٥
(٤٥) اتحاد جنوب أفريقيا	١ — ٣ — ١٩٤٧
(٤٦) اليابان	اكتوبر سنة ١٩٥٣
(٤٧) ارجنتين	٤ — ٦ — ١٩٤٦

اسم الدولة	تاريخ التصديق على المعاهدة
(٤٨) استوريا (النمسا)	٢٧ — ٨ — ١٩٤٨
(٤٩) بورما	٨ — ٧ — ١٩٤٨
(٥٠) سيلان	١ — ٦ — ١٩٤٨
(٥١) السلفادور	١١ — ٦ — ١٩٤٧
(٥٢) فنلندا	٣٠ — ٣ — ١٩٤٩
(٥٣) اندونيسيا	٢٧ — ٤ — ١٩٥٠
(٥٤) اسرائيل	٢٤ — ٥ — ١٩٤٩
(٥٥) ايطاليا	٣١ — ١٠ — ١٩٤٧
(٥٦) شرق الأردن	١٨ — ٣ — ١٩٤٧
(٥٧) الباكستان	٦ — ١١ — ١٩٤٧
(٥٨) سيام	٤ — ٤ — ١٩٤٧
(٥٩) فنزويلا	١ — ٤ — ١٩٤٧
(٦٠) الصين من جديد فى	٢ — ١٢ — ١٩٤٧
(٦١) اليابان من جديد فى	٨ — ٩ — ١٩٥٣
(٦٢) أورجواى فى	١١ — ١ — ١٩٥٤

ملاحظة : دخلت اتفاقية شيكاغو فى دور التنفيذ ابتداء من تاريخ ٤ أبريل سنة ١٩٤٧ وهو التاريخ اللاحق لليوم الثلاثين بعد تاريخ ايداع وثائق تصديق الدولة السادسة والعشرين من الدول الأولى المصدقة عليها .

ملاحق اتفاقية شيكاغو[١]

LES ANNEXES
de la Convention de Chicago.

كيف تكونت ملاحق اتفاقية شيكاغو
للطيران المدنى الدولى

فى شهر نوفمبر من عام ١٩٤٤ وفى مدينة شيكاغو بكندا ، أعد مؤتمر الطيران المدنى الدولى الذى اشتركت فيه اثنان وخمسون دولة مستقلة فى مقدمتها مصر ، ميثاقا مؤقتاً عن الطيران المدنى الدولى ، ثم صاغ اتفاقية عن الطيران المدنى الدولى لتحل محل الميثاق . وقد حرر المؤتمر فضلا عن ذلك مشروعات ملاحق فنية لاتفاقية شيكاغو وقرر ضرورة اعتبارها من حيث وضعها ومداها كنماذج قياسية(Standards) تعهدت الدول المشتركة أن تبدى ملاحظاتها عليها قبل يوم أول مايو سنة ١٩٤٥ . وكان على اللجان الفنية المتخصصة والتى أنشأتها المنظمة المؤقتة للطيران المدنى الدولى ، أن تدرس بعناية كل ما أبدته الدول من ملاحظات حتى إذا تمت صياغة تلك الملاحق فى وضعها الأخير أضحى من المتعين قبولها لتضم إلى الاتفاقية كأنها فصائل منها لازمة لها . وفى تلك الأثناء توجهت المنظمة الدولية للطيران برجاء صادق إلى الدول جميعا داعيــة لها أن تعتبر القواعد العمليــة الموصى باتباعها والتى تظهر تباعا على صفحات مشروعات هذه الملاحق الفنيــة كنبراس تنسج على منواله دول المعمورة كافة فترسم خطوطها العملية الوطنية قياسا صادقا عليها ، تنهج فى ذلك نهجها فى أسرع وقت مستطاع وترسم فى هذا السبيل خطاها فى ألصق الأوضاع .

---

(١) هذه هى الترجمة الصحيحة لوثيقة شيكاغو الدولية للطيران . ولــكن الترجمة العربية التى صدر بها مرسوم اصدار هذه الاتفاقية وكذلك قانون التصديق عليها أسماها خطأ معاهدة شيكاغو" . وفى القانون الدولى العام الفرق واضح بين اصطلاح معاهدة التى غالبا ما تنصرف الى الاتفاق السياسى Traité وبين الاتفاقية Convention التى غالبا ما تنصرف الى أغراض غير سياسية .

ولقد تأسست المنظمة المؤقتة للطيران المدنى الدولى فى يوم ٦ يناير سنة ١٩٤٥ وما كاد المجلس النائب أن ينعقد فى ١٥ أغسطس سنة ١٩٤٥ حتى شرع فوراً فى وضع الملاحق الفنية وأخذ فى تحضير مشروعات التوصيات التى أعدتها المنظمة المؤقتة للطيران المدنى الدولى ، خلال اجتماعات خبراء الدول الأعضاء والهيئات الدولية ، فى شأن الأقيسة التى تحتذى والأصول العملية والإجراءات التى يقدرون أن من الخير اتباعها . وتلك هى اجتماعات اللجان المتفرعة من لجنة الملاحة الجوية ، والتى تغيرت تسميتها فيما بعد فأسموها الأقسام بدلا من اللجان الفرعية . وإليك أسماء الأقسام العشرة التى خلقتها المنظمة الدولية المؤقتة واعتمدتها من بعدها المنظمة الدولية للطيران المدنى :

١ — قسم المطارات والطرق الجوية والمنشآت على سطح الأرض .

٢ — قسم الخرائط الجوية .

٣ — قسم شهادات الصلاحية للملاحة الجوية والعلامات والجنسية والتسجيل فى شأن الطائرات .

٤ — قسم تحقيقات الحوادث .

٥ — قسم الاستغلال .

٦ — قسم الإجازات لرجال الطاقم .

٧ — قسم الارصاد الجوية .

٨ — قسم البحوث والانقاذ .

٩ — قسم قواعد الجو ومراقبة المرور الجوى .

١٠ — قسم المواصلات التلفونية .

وبتاريخ ٢٨ نوفمبر سنة ١٩٥٠ أقر المجلس خلق قسم جديد لخدمات الاستعلامات الجوية .

ولا غرو فقد أفادت ملاحظات خبراء الدول الأعضاء وغير الأعضاء فى المنظمة وكذلك خبراء الهيئات الدولية الأخرى فى العديد من الاجتماعات الاقليمية للملاحة الجوية وفى الاجتماعات الخاصة بكل طائفة منها ، نقول أفادت تلك الملاحظات الفنية القيمة الأقسام العشرة السالفة الذكر ايما افادة وحملتها على صقل توصياتها للدول واتقان صياغة المثل التى تضرب للأمم لكى تحذو حذوها . وفضلا عن ذلك فقد توافقوا على أن يمنح خبراء ومصالح الطيران فى مختلف البلاد مدة من الزمن مداها ثلاثة شهور يتوافرون فيها على بحث ودراسة التوصيات التى يقدمها كل قسم وعليهم أن يتقدموا بما يعن لهم عليها . وفى خلال ذلك ، وبالتطبيق لأحكام الميثاق المؤقت ، تلتزم الدول الأعضاء بأن تضع موضع التطبيق فى أقرب وقت مستطاع وفى النطاق العملى الممكن لطيرانها المدنى الوطنى ، توصيات المنظمة الدولية المؤقتة ، فى شأن الأقيسة والعمليات والإجراءات[1] .

ولقد رأت المنظمة الدولية للطيران المدنى ، وهى إحدى الوكالات الهامة المتخصصة لهيأة الأمم المتحدة ، النور يوم ٤ ابريل سنة ١٩٤٧ . ثم دعا مجلس هذه المنظمة الدول المتعاقدة فى ٢٠ يونيو سنة ١٩٤٧ لكى تستمر فى أن تطبق على عمليات طيرانها الوطنى توصيات المنظمة المؤقتة فيما يتعلق بالأقيسة والعمليات الموصى باتباعها ولكى تطبق أيضاً وفقاً لما تراه كل منها ملائماً لظروفها ، التوصيات التى تصدرها الأقسام التى لم يكن المجلس قد اتخذ فى شأنها بعد قراراً حتى ذلك الحين . وقد لبى الكثير من الدول دعوة المجلس وبادر عملا إلى تحقيقها .

وما كادت الجمعية العمومية للمنظمة الدولية للطيران المدنى تعقد أولى دوراتها حتى بادرت إلى إعلان انها على وجه العموم مرضية تلك التوصيات التى اتبعت فى شأن الأقيسة والعمليات والإجراءات التى

(١) راجع حتما مؤلف البروفسور موريس ليموان فى قانون الطيران طبعة باريس سنة ١٩٤٧ صفحات من ٥٦ إلى ٦٠ خاصة بقوة ملاحق شيكاغو (ض.ص)

اقترحتها أقسام لجنة الملاحة الجوية ، ولكن الجمعية العمومية قررت بأن تطلق عليها من ذلك التاريخ فصاعدا " الأقيسة الدولية والعمليات الموصى باتباعها " ثم قررت بأنه على مجلس المنظمة أن يبحثها ويدرسها بدقة على ضوء التعاريف التى سبق اقرارها وعلى هدى الملاحظات التى تقدمت بها الدول المتعاقدة كما أقرت تلك التى تحقق فى شأنها اتفاق أو انعقد عليها اجماع . وأما عن التوصيات التى لم تتوافر لها هذه الاعتبارات فقد كان مآلها الاحالة من جديد إلى الأقسام الفنية المختصة .

*
* *

حتى إذا عادت الجمعية العمومية للمنظمة الدولية إلى الانعقاد فى دورتها الثانية أقرت بأن لا بد من لفت نظر هام : لقد أساءوا حقاً تحديد اللحظة التى تولد فيها الأقيسة الدولية المعتمدة من مجلس المنظمة أثرها كما أساءوا حقاً تحديد الفترة الممنوحة للدول المتعاقدة لكى تطبق الأقيسة أو تخطر بعدم استعدادها لقبولها إعمالا لاحكام المادة ٣٨ من اتفاقية شيكاغو . فلقد قدروا انه لا بد من انقضاء فترة معقولة من الزمن حتى تستطيع الدول المتعاقدة ، أن تعمل على تطبيق هذه الأقيسة ، من اللحظة التى تحاط فيها علماً بأن غالبية الدول المتعاقبة لم تلفظ هذه الأقيسة التى بدأت تحدث أثرها وفقاً لأحكام المادة ٨٠ من الاتفاقية . ومن ثم فقد اتخذ مجلس المنظمة الدولية بتاريخ أول يوليو سنة ١٩٤٧ قراراً من مقتضاه تحديد تاريخ ، يكون اصالة تسعين يوما بعد تاريخ تقديم المجلس لهذه الأقيسة ، لا يقبل من دولة بعد انقضائه أن تبلغ عن عدم قبولها للقياس المعروض عليها وفقاً لأحكام المادة ٩٠ ، وتحديد تاريخ آخر يبدأ منه تطبيق الدول المتعاقدة للأقيسة والعمليات الموصى باتباعها ، وأخيراً تحديد تاريخ آخر يفترض فيه أن الدول التى تتواجد فى حالة استحالة لاتباع القياس المعروض عليها ، تكون قد أخطرت المنظمة بهذه الاستحالة .

هذا ، وإن توصيات الأقسام الفنية المختلفة التى تهدف إلى خلق وإعداد الأقيسة المثالية والعمليات الموصى باتباعها فى الميادين المختلفة تقدم فى التقارير الختامية لتلك الأقسام المتفرعة من لجنة الملاحة الجوية التى حلت محل اللجنة الفرعية للملاحة الجوية منذ شهر فبراير سنة ١٩٤٩ وفقاً لأحكام المادة ٥٦ من اتفاقية شيكاغو . ومنذ انعقاد الجمعية العمومية للمنظمة فى دورتها الأولى ، قامت بإصدار قرار من مقتضاه أن التوصيات باتباع الأقيسة المثالية والعمليات الموصى بها أو التعديلات المنصبة على هذه العمليات والتى تبعث بها مختلف الأقسام لا بد من عرضها على الدول المتعاقدة مع فتحها مدة مداها ثلاثة شهور لبحث ودراسة هذه المقترحات قبل أن يجرى مجلس المنظمة اقرارها ويعلن اعتمادها . ولقد وافقت لجنة الملاحة الجوية بالاتفاق مع المجلس على اجراء تقرر خصيصاً لتيسير مهمة الدول فى هذا الشأن : الأقيسة المثالية والعمليات الموحى باتباعها والتى يقترحها قسم من الأقسام تعرض فوراً على اللجنة لدراستها بعد اعلان انتهاء دورة انعقاد القسم الذى أشار بها . ومنذ أن يصدر القسم توصياته فان لجنة الملاحة الجوية تضع مشروع الملحق un projet d'annexe ، مع أخذها محل اعتبار تلك المسائل التى أثيرت عند انعقاد الاجتماعات الأقليمية أو الخصوصية ، واقتراحات السكرتارية والمسائل الناشئة من المناقشات التى أثيرت فى ساحة اللجنة . هذا الإجراء المتبع يهيىء الكشف عن النقاط التى يلوح ان قد ينعقد حولها اتفاق جمع من الدول خلال دورة انعقاد القسم ويسمح باعداد أقيسة وعمليات يوصى باتباعها ولا تقتصر فحسب على تجاوب الشروط الأساسية اللازمة لسلامة الملاحة الجوية بل وأيضاً

تغرى غالبية الدول المتعاقدة على الانضمام اليها والتصديق عليها . ومتى تم على هذا النحو وضع مشروع الملحق احيل بعد ذلك على الدول التى لها مدة ثلاثة شهور لتعدولتقدم ملاحظاتها وفقاً لأوضاع قرار الجمعية العمومية [للمنظمة la resolution A 1-32 de l'Assemblée فى دورة انعقادها] الأولى . وتجمع بعد ذلك ملاحظات الدول وتوضع موضع المقارنة : ما أدى من تلك الملاحظات إلى ادخال تعديلات على مشروع الملحق والتوصيات الأساسية للقسم تدرس على وجه التوازى كل وما يقابله من ملاحظات . ثم يوضع بعد ذلك الملحق فى صورته النهائية بعناية واشراف لجنة الملاحة الجوية ، وبعد ذلك يقدم إلى مجلس المنظمة الذى يتولى العمل على اقراره وفقاً لأحكام المادة ٣٧ من اتفاقية شيكاغو.(١)

***

ومتى أقر المجلس ملحقاً ، دعيت كل دولة إلى اخطار المنظمة الدولية وفقاً لأحكام المادة ٣٨ من الاتفاقية ، عن كل خلاف يتبين وجوده ، بعد تاريخ سريان مفعول الملحق ، بين قواعدها الخاصة وعاداتها ولوائحها الوطنية من جهة وبين تلك التى أوصت باتباعها والعمل على مقتضاها الأقيسة المثالية الدولية التى تضمنها الملحق الجديد . وتتولى المنظمة بعد ذلك احالة كل ما وصل إليها من أوجه الخلاف بين أحكام الملحق الجديد والقواعد المتبعة فى الدولة ، إلى جميع الدول المتعاقدة لتحاط علما بما يجرى فى كل دولة خاصاً بموضوع الملحق المذكور .

وكلما تقدم الطيران وارتقت أوضاعه ، كلما سمت أساليب تلك الأقسام الفنية واكتملت أقيستها المثلى الدولية وعملياتها الموصى باتباعها وقد بلغت منذ الآن حدا رائعاً وأدركت نصيباً موفوراً من التفاهم الدولى

---

(١) راجع مؤلف بومون قانون الطيران طبعه سنة ١٩٥١ صف ١٨٧ بند ٢٢٤

الذى يقوم على قدر معلوم من حسن القصد بعد سنين طويلة من الجدل الفنى العلمى الخالص . ومع ذلك فلا نرتقب اضطرادا جديدا فى التحسين ما لم تقدم الدول المتعاقدة الدليل العملى على انها بادرت فى حزم ونشاط إلى تطبيق المبادئ التى تقررها الأقيسة المثالية الدولية . فنصوص هذه الأقيسة والعمليات الموصى باتباعها ، تقدم الينا فى صورة أنواع مصغرة فى مختلف ميادين الملاحة الجوية ، تلك المبادئ القيمة التى من الخير لكل دولة متعاقدة أن تصبها فى قالب تشريعاتها الوطنية الداخلية وأن تعزز بها قطع جهازها الادارى المتواصل الاداء .

مصر فى أبريل سنة ١٩٥٣

الدكتور ضياء الدين صالح
المستشار

مندوب مصر الدائم
فى اللجنة القانونية الدولية للطيران

وراجع الأبحاث القانونية الآتية

(1) Cinq ans de Travail à l'O.A.C.I. sous l'égide du President Warner - par Serraz docteur en droit (R.G.A. 1950 No. 5 pages 1038 à 1053).

(2) Le Controle de l'espace Aérien Soviétique par John C. Cooper (R.G.A. - 1950 pages 1165 à 1188).

(3) Le Risque de l'Air - par Lacombe et Saporta (R.G.A. - 1952 pages 1 à 18).

(4) Le Pouvoir Legislatif International de l'O.A.C.I. et ses modalités par Ros (R.G.A. 1953 page 25).

بيـان

بعدد وأنواع ملاحق شيكاغو

التى صدرت وعدلت منذ سنة ١٩٤٨ حتى يناير سنة ١٩٥٤

الملحق رقم ١ : عن إجازات المشتغلين ، بالطيران نفاذه فى { ١/ ٥/ ٩٤٩ — ١/ ٤/ ١٩٥١ — ١/١٠/١٩٥١ }

Annexe No 1.—Licences du Personnel.

(Personnel Licensing.)

الملحق رقم ٢ : عن مواعد الجو (١٥ سبتمبر سنة ١٩٤٨ ثم تاريخ نفاذه ١ سبتمبر سنة ١٩٤٩) .

Annexe No 2.—Règles de l'Air.

(Rules of The Air.)

الملحق رقم ٣ : عن شفرات الأرصاد الجوية (أول سبتمبر سنة ١٩٤٩ أول أكتوبر سنة ١٩٥١) .

Annexe No 3.—Codes méteorologiques.

(Codes méteorologiques)

الملحق رقم ٤ : عن خرائط الطيران (أول سبتمبر سنة ١٩٤٩ — وأول ديسمبر سنة ١٩٥٢) .

Annexe No 4.—Cartes Aéronautiques.

(Aeronautical Charts.)

الملحق رقم ٥: عن وحدات القياس التى تستعمل فى الاتصالات بين الأرض والجو (بدأ النفاذ أول يناير ثم أول سبتمبر سنة ١٩٥٢)

Annexe No. 5.—Unités de Mesure dans les Communications Air-Sol.

(Dimentional Units to be used in Air-Ground Communications.)

الملحق رقم ٦: عن قواعد عمليات الطيران للنقل التجارى الدولى (بدأ نفاذه أول يناير سنة ١٥٩٠ ثم أول أكتوبر سنة ١٩٥١)

Annexe No. 6.—Exploitation Technique des Aéronefs de Transport Commercial International.

(Operations of Aircraft International Commercial Air Transport.)

الملحق رقم ٧: عن جنسية الطائرات وعلامات تسجيلها (بدأ نفاذه أول أكتوبر سنة ١٩٤٩ ثم أول يناير سنة ١٩٥١)

Annexe No. 7.—Marques de Nationalité et d'Immatriculation des Aéronefs.

(Aircraft Nationality & Registration Markes.)

الملحق رقم ٨: عن صلاحية الطائرات للطيران (بدأ نفاذه فى أول فبراير سنة ١٩٥١ ثم أول فبراير سنة ١٩٥٣)

Annexe No. 8.—Délivrance des Certificats de Navigalrlité d'Aéronefs,

(Airworthiness of Aircraft.)

الملحق رقم ٩ : عن تسهيلات النقل الجوى الدولى (النفاذ أول مارس سنة ١٩٥٠ ثم سبتمبر سنة ١٩٥٣)

Annexe No 9.—Facilitation.

(Facilitation.)

الملحق رقم ١٠ : عن اتصالات الطيران السلكية واللاسلكية (بدأ نفاذه فى أول أبريل سنة ١٩٥٠ ثم فى أول يناير سنة ١٩٥٢)

Annexe No. 10.—Télécommunications Aéronautiques.

(Aeronautical Telecomuications)

الملحق رقم ١١ : عن خدمات حركة المرور الجوى (أول يونيه سنة ١٩٥١ ثم سبتمبر سنة ١٩٥٢)

Annexe No. 11.—Services de la Circulation Aérienne.

(Air Traffic Services)

Service du Contrôle de la Circulation Aérienne.

(Air Traffic Control Service)

Service d'Information de Vol.

(Flight Information Service)

Service d'Alerte.

(Alerting Service)

الملحق رقم ١٢ : عن البحث والإنقاذ (أول مارس سنة ١٩٥٠ ثم اول يناير سنة ١٩٥٣)

Annexe No. 12.—Recherches et Sauvetage.

(Search and Rescue)

الملحق رقم ١٣ : عن التحقيق فى حوادث الطائرات (تاريخ بدأ نفاذه أول نوفمبر سنة ١٩٥١)

Annexe No. 13.—Enquêtes sur les Accidents d'Aviation.
(Aircraft Accident Inquiry)

الملحق رقم ١٤ : عن المطارات (أول نوفمبر سنة ١٩٥١)

Annexe No. *14.*—Aérodromes.
(Aerodromes)

الملحق رقم ١٥ : عن خدمات استعلامات الطيران (أول سبتمبر سنة ١٩٥٣)

Annexe No. 15.—Aéronautical Information Services.

ولم تصل حتى أول نوفمبر سنة ١٩٥٣ النسخة الانجليزية من هذا الملحق .

تنبيه

لما كانت اتفاقية شيكاغو للطيران المدنى والاتفاق المرفق بها فى شأن المرور الخاص بالحريتين الفنيتين الأولى والثانية وما لحق بهاتين الوثيقتين الدوليتين من ملاحق بلغ عددها حتى اليوم ١٥ ملحقا قد أصبحت جميعها منذ صدور القانون رقم ١٥ لسنة ١٩٤٧ الصادر فى ٢ مارس سنة ١٩٤٧ بالتصديق عليها ، جزءا مكملا لتشريعنا المصرى بل قل إنها الدعامة الأولى للقانون الوطنى الداخلى . ولما لهذه الملاحق من أهمية بالغة فى تعديل التشريعات القائمة ، فقد رأت مصلحة الطيران أن تبادر بالعناية بترجمة هذه الملاحق الى لغة البلاد وخاصة ما تعلق منها بالجانب القانونى ومامت منها بصلة للنواحى الفقهية والتشريعية .

وقد تولى هذه المهمة تحت اشراف المستشار الجمهورى المنتدب لتعديل تشريعات الطيران ، الأساتذة الأعضاء القانونيين لقسمي التشريع والنقل الجوى وتم فعلا حتى اليوم ترجمة :

الملحق رقم (١) : تولاه الاستاذ أحمد يحيي وصفي رئيس قسم التشريع بالمصلحة

الملحق رقم (٢) : تولاه الاستاذ سيد أيوب رئيس التحقيقات

الملحق رقم (٤): تولاه الأستاذ أحمد يحيي وصفي رئيس التشريع.

الملحق رقم (٦) ، (٨): تولاه الأستاذ عبد العزيز ناصف بقسم التشريع .

لملحق رقم (٧) ، (١٤): تولاه الأستاذ محمد حلمي الكتاتني بقسم النقل الجوى .

الملحق رقم (٩) ، (١١): تولاه الأستاذ محمود ابراهيم بقسم النقل الجوى .

الملحق رقم (١٢)، (١٣): تولاه الأستاذ محمود فائز بقسم التشريع .

ولم يتم بعد نقل الملاحق الأخرى الى لغة البلاد .

ونوصى بتشكيل لجنة دائمة داخل مصلحة الطيران من بعض القانونيين والفنيين الممتازين لتعكف مباشرة على ترجمة كل ملحق جديد يرد اليها من المنظمة وتطبع أولا بأول ترجمة هذه الملاحق فهى مصدر نفيس لكل تشريع جديد فى مادة الطيران التى تتطور باستمرار الى العلا ....

(ض ص)

قانون رقم ١٦ لسنة ١٩٤٧

بالموافقة على الاتفاق الخاص بمرور[1] الخطوط الجوية الدولية المنتظمة الموقع بشيكاغو فى ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤

نحن . . .

قرر مجلس الشيوخ ومجلس النواب القانون الآتى نصه ، وقد صدقنا عليه وأصدرناه :

مادة وحيدة — ووفق على الاتفاق الخاص بمرور الخطوط الجوية الدولية المنتظمة المرافق لهذا القانون والموقع بشيكاغو فى ٧ديسمبر سنة ١٩٤٤

نأمر بأن يبصم هذا القانون بخاتم الدولة وان ينشر فى الجريدة الرسمية وينفذ كقانون من قوانين الدولة .

صدر بقصر القبه فى ٩ ربيع الثانى سنة ١٣٦٦ (٢ مارس سنة ١٩٤٧)

وزير الخارجية	رئيس الوزراء
محمود فهمى النقراشى	محمود فهمى النقراشى

نشر بالوقائع المصرية العدد ٢٠ فى ٦ مارس سنة ١٩٤٧

(١) الاتفاق الخاص بمرور الخطوط الجوية الدوليـــة المنتظمة يسمى أيضا باتفاق الترانسيت وهو اتفاق الحريتين الأولى والثانية فقط .

مرسوم

باصدار الاتفاق الخاص بمرور الخطوط الجوية الدولية المنتظمة الموقع بشيكاجو فى ديشمبر سنة ١٩٤٤ (*)

نحن . .

بعد الاطلاع على القانون رقم ١٦ لسنة ١٩٤٧ بالموافقة على الاتفاق الخاص بمرور الخطوط الجوية الدولية المنتظمة الموقع بشيكاجو فى ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤ ؛

وبناء على ماعرضه علينا وزير الخارجية ، وموافقة رأى مجلس الوزراء ؛

رسمنا بما هو آت :

مادة ١ — يعمل بالاتفاق الخاص بمرور الخطوط الجوية الدولية المنتظمة الموقع بشيكاجو فى ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤ اعتبارا من ١٣ مارس سنة ١٩٤٧ وهو تاريخ إبلاغ الحكومة المصرية موافقتها عليه لحكومة الولايات المتحدة الأمريكية . (١)

ملحق بهذا المرسوم نص الاتفاق .

مادة ٢ — على وزرائنا ، تنفيذ هذا المرسوم ، كل فيما يخصه ٠٠

صدر بقصر القبة فى ٦ رجب سنة ١٣٦٦ (٢٦ مايو سنة ١٩٤٧)

(*) الوقائع المصرية فى ٢٩ مايو سنة ١٩٤٧ — العدد ٤٨

(١) راجع مؤلف موريس ليبوان طبعه سنة ١٩٤٧ صفحات ٦٣ ، ٩٥ — ١٠٠

اتفاق

بشأن مرور الخطوط الجوية الدولية المنتظمة

الترانسيت

Transit Agreement 1944

تعلن الدول الأعضاء فى الهيئة الدولية للطيران المدنى والتى توقع وتقبل هذا الاتفاق بشأن مرور الخطوط الجوية الدولية المنتظمة ما يأتى :

(المادة الأولى)

القسم الأول — تمنح كل دولة متعاقدة الى الدول الأخرى المتعاقدة فيما يتعلق بالخطوط الجوية الدولية المنتظمة الحريتين الجويتين الآتيتين :

(١) حرية الطيران عبر اقليمها بدون هبوط .

1 to fly across its territory without landing.

(٢) حرية الهبوط فوق اقليمها لأغراض غير تجارية .

2 to land for non-traffic purposes.

لاتسرى الحريتين اللتين يتضمنهما هذا القسم على المطارات المستعملة لأغراض حربية فقط دون أى خط جوى دولى منتظم. وفى مناطق الأعمال العدائية أو المناطق المحتلة عسكريا وفى الطرق المؤدية لمثل هذه المناطق فى زمن الحرب يكون استعمال الحريتين المذكورتين مقيدا بموافقة السلطات الحربية المختصة .

---

(١) وقعت مصر على هذا الاتفاق فى ١٩٤٤/١٢/٧ ثم صدر قانون رقم ١٦ لسنة ١٩٤٧ بالتصديق عليها فى ٢ مارس سنة ١٩٤٧ وقد نقلها الى العربية المرحوم الدكتور أحمد فهمى بحيرى المستشار بادارة قضايا الحكومة ونبه الى أن ما يزيد على (٤٢ دولة) قد انضمت اليها لغاية ١٩٥٠/٧/٣١

القسم الثانى — تستعمل الحريتان سالفتا الذكر طبقاً لنصوص الاتفاق المؤقت بشأن الطيران المدنى الدولى وطبقاً لنصوص المعاهدة الدولية للطيران المدنى عند ما يبدأ نفاذها . ذلك الاتفاق وتلك المعاهدة المحررين فى شيكاغو بتاريخ ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤ (١)

القسم الثالث — للدولة المتعاقدة التى تمنح مؤسسات الطيران فى دولة أخرى متعاقدة حرية الهبوط لغير الأغراض التجارية أن تطلب الى تلك المؤسسات تقديم خدمات تجارية معقولة فى الأماكن التى تهبط فيها .

ويجب أن لاتنطوى هذه الطلبات على تفريق فى المعاملة بين المؤسسات التى تعمل فى نفس الطريق كما يجب أن يراعى فى هذه الطلبات طاقة الطائرات وأن لاتلحق ضرراً بالعمليات العادية لخط الطيران الدولى وأن لاتمس حقوق وواجبات دولة متعاقدة .

القسم الرابع — مع مراعاة نصوص هذا الاتفاق يجوز لكل دولة متعاقدة :

١ — أن تعين الطريق الذى يسلكه فوق اقليمها أى خط جوى دولى وكذلك المطارات التى يمكن استخدامها .

٢ — أن تفرض أو أن تسمح بفرض رسوم عادلة ومعقولة مقابل استخدام المطارات أو تقديم تسهيلات أخرى للخطوط الجوية الدولية ويجب أن لاتزيد هذه الرسوم عما تدفعه طائراتها الوطنية التى تعمل فى خطوط دولية مماثلة فى مثل هذه المطارات أو لمثل تلك التسهيلات على أنه يجوز بناء على طلب أية دولة متعاقدة صاحبة مصلحة أن يعاد النظر فى الرسوم المفروضة لاستعمال المطارات أو مقابل التسهيلات الأخرى بمعرفة مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى الذى أنشأته المعاهدة سابقة الذكر .

---

(١) من أجل هذا يطلقون على هذا الاتفاق اصطلاح (اتفاق الحريتين الأولى والثانية) .
"two Freedoms." Agreement. "Accord de deux libertés."
راجع مؤلف الميجور بومون طبعة ثانية لوندره سنة ١٩٥١ صفحة ٦٦٤ وبالفرنسية راجع المجلة العامة للطيران سنة ١٩٤٦ (ص ٢٧٨) .

ويقدم هذا المجلس تقريره وتوصياته للدولة أو الدول المختصة للنظر .

القسم الخامس — تحتفظ كل دولة متعاقدة بحقها فى إيقاف أو الغاء شهادة أو ترخيص معطى لمؤسسة نقل جوى تابعة لدولة أخرى فى أية حالةلاترى معها الدولة الأولى أن اجزءاً هاما من ملكية هذه المؤسسة ومراقبتها الفعلية فى يد رعايا دوله متعاقدة وكذلك فى حالة عدم تنفيذ هذه المؤسسة لقوانين الدولة التى تعمل فوق اقليمها أو عدم قيامها بالتزاماتها طبقاً لهذا الاتفاق .

(المادة الثانية)

القسم الأول — يجوز للدولة المتعاقدة التى تقدر أن عمل دولة متعاقدة أخرى طبقاً لهذا الاتفاق يلحق بها ظلما أو يوجد لها صعوبات أن تطلب الى المجلس بحث الموقف فيقوم المجلس بناء على ذلك بتحقيق الموضوع ويدعو الدول المختصة للتشاور فاذا لم ينجح هذا الاجراء فى حل الصعوبة يجوز للمجلس أن يقدم نتائج بحثه وتوصياته للدول المختصة فاذا لم تتخذ احدى تلك الدول المتعاقدة المختصة بعد ذلك ، بدون وجه حق ، التدابير المناسبة لتصحيح الموقف طبقاً لتقدير المجلس فلهـذا المجلس أن يعرض على الجمعية العمومية للهيئة المشار اليها إيقاف استعمال حقوق ومزايا الدولة المذكورة طبقاً لهذا الاتفاق حتى تقوم بتصحيح الموقف .

ويجوز للجمعية العمومية بأغلبية ثلثى الأصوات أن تقرر هذا الايقاف للمدة التى تراها مناسبة أو حتى يقرر المجلس أن الدولة قد صححت موقفها .

القسم الثانى — اذا قام خلاف بين دولتين أو أكثر من الدول المتعاقدة بشأن تفسير أو تطبيق هذا الاتفاق ولم يكن حله بطريق المفاوضات . فتطبق أحكام الباب الثامن عشر من المعاهدة السابق ذكرها بنفس الطريقة المبينة بها فيما يختص بتفسير وتطبيق تلك المعاهدة .

(المادة الثالثة)

يبقى هذا الاتفاق نافذاً طالما بقيت المعاهدة المشار اليها ومع ذلك فلكل دولة متعاقدة طرف فى هذا الاتفاق أن تنسحب منه باخطار سابق بمدة سنة لحكومة الولايات المتحدة الأمريكية التى تقوم بابلاغ باقى الدول المتعاقدة عن الاخطار والانسحاب [1].

(المادة الرابعة)

حتى يبدأ تنفيذ المعاهدة السابق ذكرها فكل اشارة اليها فى هذا الاتفاق ما عدا ما جاء بالقسم الثانى من المادة الثانية والمادة الخامسة تعتبر أنها اشارة الى الاتفاق المؤقت بشأن الطيران المدنى الدولى المحرر فى شيكاغو بتاريخ ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤ — وكل اشارة الى الهيئة الدولية للطيران المدنى أو الى الجمعية العمومية أو الى المجلس فتعتبر أنها اشارة الى الهيئة المؤقتة للطيران المدنى الدولى والجمعية العمومية المؤقتة والمجلس المؤقت على التوالى .

(المادة الخامسة)

فيما يتعلق بهذا الاتفاق يعرف « الاقليم » بالتعريف الوارد فى المادة الثانية من المعاهدة السابق الاشارة اليها .

(المادة السادسة)

توقيع وقبول الاتفاق

وقع المندوبون لمؤتمر الطيران المدنى الدولى المنعقد فى شيكاغو بتاريخ أول نوفمبر سنة ١٩٤٤ الموقعون فى أدناه هذا الاتفاق على أن تخطر حكومة الولايات المتحدة الأمريكية فى أول فرصة ممكنة من الحكومات التى وقع مندوبوها ما اذا كانت تعتبر هذا التوقيع قبولا منها للاتفاق والتزاما ترتبط به .

---

(1) *Voir* R.F.D.A. 1947 p. 104—

ولكل دولة عضو فى الهيئة الدولية للطيران المدنى أن تقبل هذا الاتفاق على أنه التزام ترتبط به باعلان قبولها لحكومة الولايات المتحدة الأمريكية ويعتبر هذا القبول نافذاً من تاريخ تسلم هذه الحكومة للإعلان .

ويعتبر هذا الاتفاق نافذا بين الدول المتعاقدة من تاريخ قبول كل منها له[١] وبعد ذلك يعتبر ملزما لكل دولة أخرى تعلن قبوله لحكومة الولايات المتحدة الأمريكية من تاريخ تسلم هذه الحكومة للقبول . وتخطر حكومة الولايات المتحدة الأمريكية كافة الدول الموقعة على الاتفاق والتى قبلته عن تواريخ قبول الاتفاق وعن التاريخ الذى يبدأ فيه نفاذه بالنسبة لكل دولة قبلته .

واثباتا لذلك وقع الموقعون على هذا الاتفاق بما لهم من سلطة تخولهم ذلك بالنيابة عن حكوماتهم فى التواريخ المبينة أمام كل توقيع .

حرر فى شيكاغو فى اليوم السابع من شهر ديسمبر سنة ١٩٤٤ باللغة الانجليزية وعملت منه نسخ باللغات الانجليزية والفرنسية والاسبانية قيمتها الرسمية جميعا واحدة وستكون معدة للتوقيع فى واشنجطن .

وتودع هذه النسخ فى محفوظات حكومة الولايات المتحدة الأمريكية وتسلم هذه الحكومة صوراً طبق الأصل من الاتفاق للحكومات التى توقع عليه أو التى تقبله .

عن حكومة مصر رئيس الوفد محمود حسن سفير مصر فى الولايات المتحدة الأمريكية ... ...
عن حكومة فرنسا رئيس الوفد ماكس هايمانز وزير سابق الخ

---

(١) مصر قبلته بالقانون رقم ١٦ لسنة ١٩٤٧ بتاريخ ٢ مارس سنة ١٩٤٧ ونفذ فيما من ذلك التاريخ كقانون من قوانين الدولة . (نشر بالوقائع المصرية العدد رقم ٢٠ فى ٦ مارس سنة ١٩٤٧) .

بيـان

اسماء الدول التى وقعت وصدقت على اتفاق الترانسبت بشيكاغو سنة ١٩٤٤

(اتفاق الحريتين)

١ — افغانستان .	١٣ — ليبريا
٢ — استراليا	١٤ — تركيا
٣ — بلجيكا	١٥ — الولايات المتحدة الأمريكية
٤ — كندا	١٦ — هولاندا
٥ — تشيكوسلوفاكيا	١٧ — نيوزيلاندة
٦ — سلفادور	١٨ — نيكاراجوا
٧ — السويد	١٩ — النرويج
٨ — سويسرا	٢٠ — باراجواى
٩ — الحبشة	٢١ — بولونيا
١٠ — اليونان	٢٢ — اسبانيا
١١ — الهند	٢٣ — اتحاد جنوب أفريقيا
١٢ — العراق	٢٤ — انجلترا

ملاحظة : هنالك أثنتان وعشرون دولة أخرى وقعت اتفاق الترانسبت (الحريتين) ولم يتم التصديق عليها بعد . (ض . ص .)

Transport Agreement

اتفاق النقل الجوى الدولى [١]

٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤

اتفاق الحريات الخمس [٢]

Accord
Sur le Transport Aérien International
(5 libertés)

الدول ذات العضوية فى المنظمة الدولية للطيران المدنى وقد وقعت هذا الاتفاق الخاص بالنقل الجوى الدولى وانضمت اليه ، قد اتفقت على ما هو آت :

(المادة الأولى)

القسم ١ — كل دولة متعاقدة تمنح الدول المتعاقدة الأخرى ، فيما يتعلق بالخطوط الجوية الدولية المنتظمة ، حريات الجو الآتية :

(١) حق عبور إقليمها دون هبوط .

---

(١) نقله إلى العربية الدكتور ضياء الدين صالح المستشار بادارة قضايا الحكومة والمنتدب اوضع تشريعات الطيران المصرية

(٢) قدرت مصر أن ليس من مصلحتها فى شئ أن توقع هذا الاتفاق أو تنضم اليه وآثرت أن تستعيض عن تصديقها على هذا الاتفاق بالالتجاء إلى اتفاقات النقل الجوى الثنائية بينها وبين كل من الدول الراغبة فى الاتفاق معها على انفراد . وقد وقعت مصر حتى اليوم عشرين اتفاقا ثنائيا مع عشرين دولة كبرى منذ سنة ١٩٤٦ لغاية يناير سنة ١٩٥٤ م

(٣) راجع مؤلف بومون طبعة لندن سنة ١٩٥١ صفحة ٦٦٧ بالانجليزية
وراجع المجلة العامة للطيران بالفرنسية عدد ٣٦٢ لسنة ١٩٤٦ صفحة ٢٨١
وراجع تعليق البروفسور موريس بيكار لقسم الدكتوراه بكلية الحقوق بالقاهرة سنة ١٩٤٧ صفحة ٤٨

(٢) حق الهبوط لأسباب غير تجارية .

(٣) حق إسقاط ركاب أو بريد أو بضائع تكون قد حملتها الطائرة من إقليم الدولة التي تتمتع الطائرة بجنسيتها .

(٤) حق التقاط ركاب أو بريد أو بضائع للوصول بها إلى إقليم الدولة التي تتمتع الطائرة بجنسيتها .

(٥) حق التقاط ركاب أو بريد أو بضائع للوصول بها الى إقليم أى دولة متعاقدة أخرى وكذلك حق إسقاط ركاب أو بريد أو بضائع آتية من اقليم أى دولة متعاقدة أخرى .

ففيما يتعلق بالحقوق المقررة فى الفقرات (٣)،(٤)،(٥) من هذا القسم فان تعهد أى دولة متعاقدة لاينصرف إلا إلى الخطوط المارة بطريق من شأنه أن يكون خط سير مباشر على وجه التقريب ويبدأ من ثم ينتهى فى الاقليم الأصلى للدولة التى تحمل الطائرة جنسيتها .

وأما عن الحقوق المشار اليها فى هذا القسم فانها لاتسرى على الموانى الجوية المخصصة لأغراض عسكرية إلا فى حالة الخط الجوى الدولى المنتظم . وفى المناطق حيث يدور العدوان المسلح أو حيث يقع احتلال عسكرى وفى وقت الحرب فان امتداد خطوط التموين المؤدية إلى هذه المناطق وكذلك ممارسة الحقوق المشار اليها أعلاه ، تكون خاضعة لموافقة السلطات العسكرية المختصة .

القسم ٢ — تكون ممارسة الحقوق المذكورة أعلاه وفقا لأحكام الاتفاق الموقت بشأن الطيران المدنى الدولى ، وعندما يبدأ نفاذها تكون وفقا لأحكام الاتفاقية الخاصة بالطيران المدنى الدولى وكل من الاتفاق والاتفاقية قد أعد بشيكاغو فى ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤

القسم ٣ — الدولة المتعاقدة التى تمنح مؤسسات النقل الجوى لدولة متعاقدة أخرى الحق فى أن ترسو لأسباب غير تجارية من حقها أن تطالب هذه المؤسسات بتقديم خدمة تجارية معقولة فى نفس نقط الهبوط هذه .

على ألا تودى هذه المطالبة إلى أية تفرقة ما بين موسسات النقل الجوى التى تعمل على نفس الطريق . فعليها مراعاة حمولة الطائرات وتطبق على وجه بحيث لاتضر الاستغلال الطبيعى للخطوط الجوية الدولية ذات الشأن ولا تسىء الى استعمال الحقوق أو تعرقل قيام أى دولة متعاقدة بالتزاماتها .

القسم ٤ — لكل دولة متعاقدة الحق فى أن تأبى السماح لطائرات الدول المتعاقدة الأخرى بالتقاط ركاب أو بريد أو بضائع من إقليمها بقصد نقلهم بمقابل أو أجر الى نقطة أخرى تقع فى إقليمها . وتتعهد كل دولة متعاقدة بألا تدخل فى أية ترتيبات من شأنها ما قد يؤدى على وجه التحديد الى منح أى امتياز ذى صبغة مطلقة الى دولة أخرى أو الى موسسة نقل جوى فى دولة أخرى ولا أن تسمح لنفسها بالحصول على مثل هذا الامتياز المطلق من دولة أخرى .

القسم ٥ — مع عدم الاخلال بأحكام هذا الاتفاق . لكل دولة متعاقدة الحق فى أن :

(١) تعيره الطريق الذى يتعين على كل خط جوى دولى اتباعه فوق إقليمها وكذلك الموانى الجوية التى يمكن أن تسلكها كل خط .

(٢) تفرض أو تسمح بفرض رسوم عادلة ومعقولة على كل خط جوى دولى مقابل استعماله هذه الموانى الجوية وغيرها من التسهيلات . ولا يجوز أن تزيد هذه الرسوم على تلك التى تقوم بدفعها طائراتها الوطنية التى تعمل فى خطوط دولية مماثلة عند استعمالها لهذه الموانى الجوية وغيرها من التسهيلات . هذا ومن المعلوم أنه بناء على تمثيل الدولة المتعاقدة ذات الشأن فان الرسوم المفروضة فى مقابل استعمال الموانى الجوية وغيرها من التسهيلات تكون محل بحث مجلس المنظمة الدولية للطيران المدنى المشكلة بمقتضى الاتفاقية سالفة الذكر والمجلس يعدتقريرا ويوجه توصيات فى هذا الشأن إلى الدولة أو الى الدول التى يعينها الأمر .

القسم ٦ — تحتفظ كل دولة متعاقدة بحقها فى أن توقف لمؤسسة نقل جوى فى دولة أخرى شهادة أو ترخيصا بل إن لها أن تلغى مثل هذه الشهادة أو ذلك الترخيص اذا أعوزها الدليل على أن نصيبا موفوراً من حق الملكية ومن الرقابة الفعالة على هذه المؤسسة بين ايادى المواطنين فى دولة متعاقدة ، أو اذا أخلت مؤسسة نقل جوى باتباع قوانين الدولة المحلق فوقها أو اذا لم تقم بما يفرضه عليها هذا الاتفاق من التزامات .

(المادة الثانية)

القسم ١ — توافقت الدول المتعاقدة على أن يلغى هذا الاتفاق جميع الالتزامات أو جميع التعهدات التى قد تكون قائمة بينها وتكون غير متمشية مع شروط هذا الاتفاق . كما تعهدت بأن لا تعقد مثل هذه الالتزامات أو تلك التعهدات . وعلى أن تتخذ كل دولة متعاقدة تكون قد تحملت بالتزامات تتعارض مع هذا الاتفاق ، فى غير أجل التدابير اللازمة لتأمنها . فاذا كانت قد تحملت مؤسسة نقل جوى تابعة لدولة متعاقدة أمثال تلك الالتزامات المتعارضة فعلى الدولة التابعة لها المؤسسة أن تبذل قصارى الجهد للوصول الى الغاء هذه الالتزامات فوراً ، وعلى أية حال ، أن تعمل على الغائها بمجرد أن تسنح الفرصة قانونا لذلك بعد سريان مفعول هذا الاتفاق .

القسم ٢ — ومع عدم الاخلال بأحكام القسم السالف الذكر يكون لكل دولة متعاقدة أن تتخذ من الاجراءات المتعلقة بالخطوط الجوية الدولية ما لايتعارض مع هذا الاتفاق . ويسجل فوراً كل اجراء من هذا النوع فى المجلس الذى يتولى اشهارها فى أسرع وقت مستطاع .

(المادة الثالثة)

تتعهد كل دولة متعاقدة أن تقيم وزنا كبيراً عند انشاء واستغلال الخطوط الطويلة المدى لمصالح الدول المتعاقدة الأخرى ابتغاء الحرص على عدم مضايقة خطوطها المناطقية بغير مبرر أو العمل على أن لايعوق تقدم خطوطها الطويلة المدى عائق .

(المادة الرابعة)

القسم ١ — لكل دولة متعاقدة ، اذا اشترطت تحفظا على هذا الاتفاق عندما همت بتوقيعه أو بالانضمام اليه ، أن تقرر بألا تمنح ولا تتلقى الحقوق ولا ترتبط بالالتزامات المشار اليها فى المادة الأولى القسم ١ فقرة خامسة ، ولها فى كل لحظة عقب انضمامها أن تتنازل عن تلك الحقوق وأن تتنصل من تلك الالتزامات وذلك بانذار سابق لستة شهور توجهه الى المجلس . وتستطيع مثل هذه الدولة المتعاقدة : عن طريق انذار سابق لستة شهور توجهه الى المجلس إما أن تتلقى الحقوق المذكورة وترتبط بتلك الالتزامات وإما أن تسترد تلك الحقوق أو تذعن من جديد لتلك الالتزامات . ولا تكون أية دولة متعاقدة ملزمة بأن تمنح أى حق ما من تلك الحقوق المذكورة فى الفقرة المنصوص عليها الى دولة متعاقدة غير مرتبطة بنفس التعهدات(١) .

القسم ٢ — من حق كل دولة متعاقدة ، تقرر أن إجراء مجحفا أو ضاراً تكون قد اتخذته فى مواجهتها دولة متعاقدة أخرى بالتطبيق لأحكام هذا الاتفاق ، أن تطلب الى المجلس فحص الموقف . ثم يجرى المجلس تحقيقا فى الموضوع ويدعو الدول صاحبة الشأن للمشاورة . فاذا لم تفلح هذه المشاورة فى تذليل الصعوبة القائمة ، يوجه المجلس للدول المتعاقدة التى يعنيها الأمر الطلبات والتوصيات التى يرى المجلس ملاءمتها . فاذا ارتأى المجلس أن دولة متعاقدة قد ماطلت بغير سبب مشروع فى اتخاذ الاجراءات السليمة التى يقتضيها المقام جاز له أن يوصى بعد ذلك الجمعية العمومية للمنظمة المشار اليها لتأمر بوقف الحقوق والامتيازات الممنوحة لتلك الدولة المتعاقدة بمقتضى أحكام هذا الاتفاق الى أن تذعن فتتبع الاجراء السليم . وللجمعية العمومية بأغلبية ثلثى الأصوات أن توقف هذه الدول المتعاقدة لمدة من الزمن لها حق تقديرها أو الى أن يتثبت المجلس من أن الاجراءات الصحيحة قد باشرتها فعلا هذه الدولة .

---

(1) *See Lupton* : Civil Aviation Law page 36.

القسم ٣ — اذا وقع خلاف بين اثنين أو أكثر من الدول المتعاقدة على تفسير أو تطبيق هذا الاتفاق ثم تعذر تسويته عن طريق المفاوضة ، طبقت أحكام الفصل الثامن عشر من الاتفاقية المشار اليها على النحو المبين فى شأن الخلاف على تفسيرها أو تطبيقها [١] .

(المادة الخامسة)

يبقى سارى المفعول هذا الاتفاق مابقيت الاتفاقية المشار إليها ، على أن يظل مفهوما أن لكل دولة متعاقدة طرفا فى هذا الاتفاق أن تتخلى عنه بطريق انذار سابق لمدة سنة توجهه إلى حكومة الولايات المتحدة الأمريكية التى تتولى مباشرة اخطار جميع الدول المتعاقدة بما تضمنه الانذار بالانسحاب.

(المادة السادسة)

إلى أن تدخل الاتفاقية المشار إليها فى دور التنفيذ ، تعتبر جميع الاحالات إلى تلك الاتفاقية والمذكورة فى هذا الاتفاق فيما عدا تلك المنوه عنها فى المادة الرابعة قسم ٣ وفى المادة السابعة ، كأنها تحيل إلى الاتفاق المؤقت عن الطيران المدنى الدولى الذى أعد فى شيكاغو بتاريخ ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤ ، وتعتبر جميع الاحالات إلى المنظمة الدولية للطيران المدنى وكذلك إلى الجمعية العمومية وإلى المجلس كانها تحيل إلى المنظمة الدولية المؤقتة للطيران المدنى والجمعية العمومية المؤقتة والمجلس المؤقت على وجه التقابل [٢] .

(المادة السابعة)

فى مفهوم هذا الاتفاق يقصد بعبارة (اقليم) المعنى المبين فى المادة الثانية من الاتفاقية المشار إليها .

---

(1) *Voir :* R.F.D.A. 1947. p. 107.

(2) *Voir :* O.A.C.I. Bulletin de janvier 1948

(المادة الثامنة)

فى التوقيعات والانضمام إلى هذا الاتفاق

الموقعون أدناه ، المفوضون فى المؤتمر الدولى للطيران المدنى المنعقد فى شيكاغو فى أول نوفمبر سنة ١٩٤٤ قد مهروا بامضاءاتهم على هذا الاتفاق ومفهوم ان كلا من الحكومات التى وقع الاتفاق باسمها تعمل من جانبها على أن تحيط حكومة الولايات المتحدة الأمريكية علما وفى أقرب وقت مستطاع بما إذا كان التوقيع الذى تم باسمها يحمل فى طياته من عدمه معنى انضمام تلك الحكومة إلى هذا الاتفاق وانه بمثابة الالتزام الذى يقيدها .

ولكل دولة عضو فى المنظمة الدولية للطيران المدنى أن تنضم إلى هذا الاتفاق وكانه التزام يربطها . فتخطر بانضمامها حكومة الولايات المتحدة ويولدهذاالانضمام أثره عندما تتلقى الحكومة المذكورة الاخطار .

يصير هذا الاتفاق نافذ المفعول بين الدول المتعاقدة من تاريخ انضمام كل منها . ثم يعد بعد ذلك قائماً بالنسبة لكل دولة أخرى تخطر حكومة الولايات المتحدة بانضمامها من تاريخ تلقى هذه الحكومة ذلك الانضمام . وتخطر حكومة الولايات المتحدة جميع الدول التى تكون قد وقعت هذا الاتفاق أو تكون قد انضمت اليه بتاريخ كل انضمام وكذلك بالتاريخ الذى يبدأ منه سريان الاتفاق بالنسبة لكل دولة من الدول المنضمة .

واقراراً منها بما تم الاتفاق عليه ، . . .

يمهر الموقعون أدناه والمفوضون بذلك ،

هذا الاتفاق كل باسم حكومته فى التاريخ قرين توقيعاتهم المتتابعة .

أعد فى شيكاغو فى اليوم السابع من ديسمبر سنة ١٩٤٤ باللغة الانجليزية .

وقد حررت صور منه باللغات الانجليزية + الفرنسية + الاسبانية ولكل منها نفس الحجية . وتظل مرحبة بالتوقيعات فى واشنجطون . وتوضع الأصول فى قلم محفوظات حكومة الولايات المتحدة الأمريكية وعليها أن توافى حكومات جميع الدول التى توقع هذا الاتفاق أو التى تنضم اليه بصور طبق الأصل .

(انتهى)

التوقيعات

الدول التى صدقت عليه حتى أول يناير سنة ١٩٤٦ هى :

١ — الولايات المتحدة الأمريكية .

٢ — السويد .

٣ — هولنده .

٤ — تركيا (مع تحفظها فى عدم الارتباط بالحرية الخامسة وحدها).

٥ — الصين .

٦ — افغانستان .

٧ — الحبشة .

٨ — سالفادور .

٩ — هوندوراس .

١٠— ليبريا .

١١— نيكاراجوا .

١٢— باراجواى .

مؤتمر الطيران العام للاتحاد الفرنسى

من ٣ إلى ١٢ مايو سنة ١٩٥٠

نشرت أبحاث هذا المؤتمر فى مجلد ضخم فى خمسمائة صفحة فى العدد الثانى من المجلة العامة الفرنسية للطيران عام ١٩٥٠ من صفحة ١٩٩–٦٧٠ .

(ض . ص)

قانون رقم ٥٥ لسنة ١٩٤٩

بالموافقة على البروتوكول المحرر بمونتريال

فى ٢٧ مايو سنة ١٩٤٧

والمعدل لمعاهدة الطيران المدنى الدولى الموقعة بشكاغو

فى ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤

نحن . . .

قرر مجلس الشيوخ ومجلس النواب القانون الآتى نصه، وقد صدقنا عليه وأصدرناه :

مادة وحيدة : ووفق على البروتوكول المحرر بمونتريال فى ٢٧ مايو سنة ١٩٤٧ والمرافق نصه لهذا القانون والمعدل لمعاهدة الطيران المدنى الدولى الموقعة بشيكاغو فى ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤ التى ووفق عليها بالقانون رقم ١٥ سنة ١٩٤٧

نأمر بأن يبصم هذا القانون بخاتم الدولة وأن ينشر فى الجريدة الرسمية وينفذ كقانون من قوانين الدولة .

صدر بقصر القبة فى ١٠ رجب سنة ١٣٦٨ (٨ مايو سنة ١٩٤٩)

وزير الخارجية (بالنيابة)　　　رئيس مجلس الوزراء

نشر فى الوقائع المصرية العدد ٦٦ فى ١٢ مايو سنة ١٩٤٩

مرسوم باصدار

البروتوكول المحرر بمونتريال فى ٢٧ مايو سنة ١٩٤٧

والمعدل لمعاهدة الطيران المدنى الدولى الموقعة بشيكاغو فى ٧ ديسمبر ١٩٤٤.

مادة ١ — يعمل ابتداء من ٢٤ نوفمبر سنة ١٩٤٩ بالبروتوكول المحرر بمونتريال فى ٢٧ مايو سنة ١٩٤٧ والمعدل لمعاهدة الطيران المدنى الدولى الموقعة بشيكاغو فى ٧ ديسمبر سية ١٩٤٤ والذى صدر القانون رقم ٥٥ لسنة ١٩٤٩ بالموافقة عليه وأودعت مصر وثيقة تصديقها عليه لدى منظمة الطيران المدنى الدولى فى ٢٤ نوفمبر سنة ١٩٤٩

ومرفق بهذا المرسوم نص البروتوكول المذكور

مادة ٢ — على وزرائنا تنفيذ هذا المرسوم كل منهم فيما يخصه .

صدر فى ١١ مايو سنة ١٩٥٠ ونشر بالوقائع المصرية العدد ٤٩ فى ١٥ مايو سنة ١٩٥٠

عن اتفاقية شيكاغو

فى كتب الفقه

(١) مؤلف البروفسير نموان طبعة باريس سنة ١٩٤٧ صفحات ٤٨ - ٦٣ ومن ٩٢ - ١٠٢ وخصوصاً الصفحات من ٣٧٤ إلى ٣٨٣

(٢) كتاب قانون الطيران لمؤلفه جان لاكور طبعة لوزان سنة ١٩٥١ الصفحات من ٧٤ إلى ٩٦ تقابل البنود من ٨٠ — ١٠٠

(٣) كتاب قانون الطيران لمؤلفه بول شوفو طبعة باريس سنة ١٩٥١ الصفحات من ٣٣٨ إلى ٣٤٩ تقابل البنود من ٦٨٧ — ٧١٧ .

(٤) راجع مقال الدكتور وارنر رئيس عام المنظمة الدولية عن الايكاو بعد ٦ سنوات منشور فى مجلة المنظمة الدولية الشهرية عدد ديسمبر سنة ١٩٥٢ .

بروتوكول خاص

بتعديل معاهدة الطيران المدنى الدولى

الجمعية العامة لهيئة الطيران المدنى الدولى .

بما أنها دعيت إلى الانعقاد فى مونتريال بناء على طلب المجلس المؤقت للهيئة المؤقتة للطيران المدنى الدولى .

وبما أنها عقدت أول اجتماع لها فى ٦ مايو سنة ١٩٤٧

وبما أنها رأت أنه من المرغوب فيه تعديل معاهدة الطيران المدنى الدولى الموقعة بشيكاغو فى ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤ .

فقد وافقت بتاريخ ١٣ مايو سنة ١٩٤٧ طبقاً للفقرة أ من المادة ٩٤ من معاهدة الطيران المدنى الدولى الموقعة بشيكاغو فى ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤ على التعديل المقترح الآتى للمعاهدة المذكورة والذى سيكون موضوعه المادة ٩٣ مكررة .

المادة ٩٣ مكررة :

(ا) مع عدم الاخلال بأحكام المواد ٩١ و ٩٢ ز ٩٣ السابقة .

١ — كل دولة توصى الجمعية العامة للأمم المتحدة باسقاط عضويتها من المنظمات الدولية التابعة للأمم المتحدة أو المرتبطة بها تسقط عضويتها من تلقاء نفسها فى هيئة الطيران المدنى الدولى.

٢ — كل دولة تقصى عن هيئة الأمم المتحدة تفقد من تلقاء نفسها عضويتها فى هيئة الطيران المدنى الدولى ما لم توص الجمعية العامة للأمم المتحدة بخلاف ذلك .

(ب) كل دولة تفقد عضويتها فى هيئة الطيران المدنى الدولى بالتطبيق لأحكام الفقرة السابقة يجوز بموافقة الجمعية العامة للأمم المتحدة إعادتها إلى عضوية هيئة الطيران المدنى الدولى بناء على طلبها وموافقة أغلبية المجلس .

(ج) أعضاء الهيئة الذين يوقف استعمال حقوقهم وامتيازاتهم بصفتهم أعضاء فى هيئة الأمم المتحدة يوقف أيضاً — بناء على طلب هذه الهيئة — استعمال حقوقهم وامتيازاتهم بصفتهم أعضاء فى هيئة الطيران المدنى الدولى .

وقررت فى ١٦ مايو سنة ١٩٤٧ طبقاً للفقرة(أ)من المادة ٩٤ من المعاهدة أن التعديل سالف الذكر لا يصبح نافذاً إلا بعد التصديق عليه من ثمان وعشرين دولة متعاقدة ، كما كلفت فى نفس التاريخ السكرتير العام لهيئة الطيران المدنى الدولى وضع بروتوكول يتناول هذا التعديل المقترح ويجب أن يوقع هذا البروتوكول رئيس وسكرتير عام الجمعية العامة الأولى .

(لذلك وطبقاً لقرار الجمعية العامة سالف الذكر)

يعرض هذا البروتوكول للتصديق عليه من كل دولة صدقت على المعاهدة الخاصة بالطيران المدنى الدولى أو انضمت اليها . وترسل وثائق التصديق إلى السكرتير العام لهيئة الطيران المدنى الدولى لايداعها بمحفوظات لهيئة ويبلغ سكرتير عام الهيئة فوراً كافة الدول المتعاقدة تاريخ إيداع كل وثيقة تصديق على هذا البروتوكول .

يبدأ تنفيذ هذا التعديل المقترح فى اليوم الذى تودع فيه وثيقة التصديق الثامنة والعشرون وذلك بالنسبة لجميع الدول التى تكون حتى ذلك التاريخ قد صدقت على هذا البروتوكول ويبلغ السكرتير العام للهيئة كافة الدول الأطراف فى المعاهدة أو الموقعة لها تاريخ بدء تنفيذ هذا البروتوكول .

ويبدأ تنفيذ التعديل المقترح بالنسبة لكل دولة تصدق فيها بعد على البروتوكول من يوم إيداع وثيقة تصديقها محفوظات الهيئة .

اثباتاً لما تقدم وقع رئيس وسكرتير عام الجمعية العامة الأولى لهيئة الطيران المدنى الجوى بما لهما من تفويض فى ذلك من الجمعية العامة .

حرر بمونتريال فى اليوم السابع والعشرين من شهر مايو سنة ١٩٤٧ من نسخة واحدة باللغات الانجليزية والفرنسية والأسبانية لكل منها قوة رسمية واحدة . ويبقى هذا البروتوكول مودعاً محفوظات هيئة الطيران المدنى الدولى ويرسل السكرتير العام للهيئة صورة رسمية مطابقة للأصل إلى كل الدول الأطراف فى معاهدة الطيران المدنى الدولى الموقعة فى شيكاغو بتاريخ ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤ وكذلك إلى الدول التى وقعت هذه المعاهدة .

امضاء (ارنرس . دريكفورد)

رئيس الجمعية العامة الأولى

امضاء (البير روبير)

سكرتير عام الجمعية العامة الأولى

(الوقائع المصرية ، العدد ٤٩ — ١٥ مايو سنة ١٩٥٠)

راجع المقالات الآتية

(1) Berle : Les libertés de l'air (R.G.A. 1946)

(2) Garnault : Ouvrons le Ciel (R.G.A. 1946).

(3) Warner : La Conference de Chicago (R.G.A. 1946).

(4) Report of the Chicago Conference on International Civil Airation (United Nations Informations Organization, London.).

الدول الموقعة عليه وتاريخ تصديقها

١ — مصر ... ... ٢٤ — ١١ — ١٩٤٩

٢ — نيوزيلندة ... . ٢٢ — ٩ — ١٩٤٧

٣ — الجمهورية الدومنيكية ... ... ١٠ — ١١ — ١٩٤٧

٤ — الهند ... ... ١٥ — ١٢ — ١٩٤٧

٥ — بريطانيا ... ... ١٩ — ١ — ١٩٤٨

٦ — افغانستان ... ... ٢ — ٣ — ١٩٤٨

٧ — الصين ... ... ٢٤ — ٣ — ١٩٤٨

٨ — تشيكوسلوفاكيا ... ... ٢١ — ٤ — ١٩٤٨

٩ — الباكستان ... ... ١٩ — ٧ — ١٩٤٨

١٠ — سيلان ... ... ٩ — ١٢ — ١٩٤٨

١١ — المكسيك ... ... ١٢ — ٩ — ١٩٤٩

١٢ — البرازيل ... ... ١٤ — ١٠ — ١٩٤٩

١٣ — كندا ... ... ٢٢ — ٨ — ١٩٤٧

١٤ — ايران ... ... ٢٧ — ٤ — ١٩٥٠

١٥ — العراق ... ... ٩ — ١٢ — ١٩٥٠

١٦ — بورما ... ... ٢٥ — ١٠ — ١٩٥١

١٧ — ايطاليا ... ... ٨ — ١٠ — ١٩٥٢

١٨ — الفليبين ... ... ١٧ — ١١ — ١٩٥٢

١٩ — سوريا ... ... ٢٣ — ١ — ١٩٥٣

(ض. ص.)

٣ - رومـــــا

١٩٥٢

للتعويض عن الأضرار على السطح

CONVENTION DE ROME

1952.

The Convention of Rome

قانون رقم ٣٩٦ لسنة ١٩٥٣

بالموافقة على اتفاقية روما الدولية للطيران المدنى بشأن التعويضات عن الأضرار التى تصيب الغير على سطح الأرض الموقعة بمدينة روما فى ٧ أكتوبر سنة ١٩٥٢

باسم الأمة

رئيس الجمهورية

بعد الاطلاع على الاعلان الدستورى الصادر فى ١٠ من فبراير سنة ١٩٥٣ من القائد العام للقوات المسلحة وقائد ثورة الجيش وعلى الاعلان الدستورى الصادر فى ١٨ من يونيو سنة ١٩٥٣ وعلى ما ارتآه مجلس الدولة .

وبناء على ما عرضه وزير الخارجية وموافقة رأى مجلس الوزراء .

أصدر القانون الآتى :

مادة وحيدة — ووفق على اتفاقية روما الدولية للطيران المدنى الموقعة بمدينة روما فى ٧ من أكتوبر سنة ١٩٥٢ والملحق نصها بهذا القانون .

صدر بقصر الجمهورية فى ٥ ذى الحجة سنة ١٣٧٢ (١٥ أغسطس سنة ١٩٥٣)

محمد نجيب لواء (ا . ح)

وزير الخارجية
محمود فوزى

رئيس مجلس الوزراء
محمد نجيب لواء (ا . ح)

ملاحظة : نص الاتفاقية منشور باللغة العربية فيما بعد و باللغة الفرنسية فى مجموعة تشريعات الطيران المصرية النسخة الأفرنجية طبعة يناير سنة ١٩٥٤ .

الوقائع المصرية العدد ٦٦ مكرر غير اعتيادى فى ١٥ أغسطس سنة ١٩٥٣ صفحة ٣٧

اتفاقية روما الدولية [١]

بشأن التعويض عن الأضرار
التى تلحق بالغير على سطح الأرض

Convention de Rome

الموقع عليها بمقر وزارة الخارجية بمدينة روما
فى يوم الثلاثاء ٧ أكتوبر سنة ١٩٥٢

الدول الموقعة على هذه الاتفاقية :

مشبعة بالرغبة فى ضمان تعويض عادل لكل من أصابته اضرار على سطح الأرض من جراء طائرات أجنبية . ورغبة منها فى تحديد نطاق المسئوليات الناجمة عن مثل هذه الأضرار ابتغاء تفادى مايحول دون تطور النقل الجوى الدولى وفضلا عن ذلك .

مفعمة بالثقة فى ضرورة توحيد قواعد المسئوليات الناجمة عن هذه الأضرار تلك الجارية فى مختلف بلاد العالم توحيدا إلى أقصى حد مستطاع عن طريق عقد اتفاقية دولية .

قد عينت لتحقيق هذه الأهداف المندوبين المفوضين الموقعين أدناه مزودين بكامل السلطان .

فتم الاتفاق بينهم على الأحكام الآتية :

الفصل الأول فى مبادئ المسئولية

(المادة الأولى)

١ — لكل من أصابه ضرر على سطح الأرض الحق فى التعويض بالتطبيق لأحكام هذه الاتفاقية بمجرد ثبوت أن الضرر قد نشأ عن طائرة

---

(١) نقلها إلى اللغة العربية الدكتور ضياء الدين صالح المستشار بادارة قضايا الحكومة . ورئيس وفد مصر فى مؤتمر روما .

فى حالة طيران أو من شخص أو من شئ سقط منها . وانما لا محل لتعويض اذا لم يكن الضرر نتيجة مباشرة للحادث الذى ولده أو اذا كان الضرر قد نشأ من مجرد مرور الطائرة فى الحيز الجوى وفقا لقواعد المرور الجوية المعمول بها .

٢ — وابتغاء تحقيق أهداف هذه الاتفاقية . تعتبر الطائرة فى حالة طيران منذ اللحظة التى تبدأ فيها القوة المحركة عملها لفصل الطائرة عن سطح الأرض حتى اللحظة التى يكتمل فيها هبوط الطائرة ثانية أما فى حالة الطائرات الأخف من الهواء (ايروستات) فان التعبير « فى حالة طيران » ينصرف إذن إلى الفترة مابين لحظة انفصالها عن سطح الأرض وتلك التى يعاد فيها وصلها به ثانية (1) .

(المادة الثانية)

١ — الالتزام بتعويض الضرر المشار اليه فى المادة الأولى من هذه الاتفاقية يقع على عاتق مستغل الطائرة .

٢ — (ا) وابتغاء تحقيق أهداف هذه الاتفاقية يعنى اصطلاح « المستغل » الشخص الذى كان يستعمل الطائرة حال وقوع الضرر . وانما يعتبر مستغلا ، ذلك الذى يكون قد احتفظ لنفسه بحق الرقابة الملاحية حتى ولو خول غيره بطريق مباشر أو غير مباشر مكنه استعمال الطائرة .

(ب) ويعد مستعملا الطائرة من استعملها بنفسه أو بتابعيه أو بوكلائه أثناء ممارستهم لوظائفهم سواء أكان ذلك داخلا أم غير داخل فى نطاق اختصاصاتهم .

٣ — مفروض فى المالك المقيدة باسمه الطائرة أنه المستغل لها ومن ثم يكون مسئولا مالم يقم الدليل خلال اجراءات تحديد مسئوليته على

(1) Convention de Rome : Dommages aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers — 7 octobre 1952.

أن شخصا غيره هو المستغل وعليه أن يبادر فى هذه الحالة متى سمحت اجراءات التقاضى باتخاذ كافة التدابير اللازمة لادخال هذا الأخير طرفا فى الدعوى[1] .

(المادة الثالثة)

اذا لم يكن للشخص المستغل الطائرة حال وقوع الضرر دون سواه الحق فى استعمالها لمدة تزيد على أربعة عشر يوما يبدأ حسابها من اللحظة التى تولد له فيها هذا الحق فان الشخص الذى خوله اياه يكون مسئولا معه بالتضامن . ويلتزم كل منهما وفقا للشروط الواردة فى هذه الاتفاقية وحدود المسئولية المقررة بها .

(المادة الرابعة)

اذا استعمل شخص طائرة بغير رضاء من له الحق فى توجيه ملاحتها فان هذا الأخير مالم يثبت أنه اتخذ من جانبه العناية اللازمة لتفادى هذا الاستعمال يكون مسئولا بالتضامن مع من استعملها بغير رضائه عن الأضرار المبررة للتعويض المشار اليه فى المادة الأولى ويلتزم كل منهما وفقا للشروط الواردة فى هذه الاتفاقية وحدود المسئولية المقررة .

(المادة الخامسة)

الشخص الذى تبلورت مسئوليته بالتطبيق لأحكام هذه الاتفاقية لايلتزم بتعويض الضرر الذى جاء نتيجة مباشرة لنزاع مسلح أولاضطرابات مدنية أو اذا كان هذا الشخص قد حيل بينه وبين استعمال الطائرة بمقتضى أمر صادر من السلطة العمومية .

(المادة السادسة)

الشخص الذى تبلورت مسئوليته بالتطبيق لأحكام هذه الاتفاقية لايلتزم بتعويض الضرر اذا ما أقام الدليل على أن هذا الضرر يرجع إلى اهمال

(1) *Voir :* Ambrosini : Rapports édités par le C.I.T.E.J.A. et la Conference de Rome.

وامتناع أو خطأ الشخص الذى لحقه الضرر دون سواه أو تابعيه أو وكلائه دون سواهم . فاذا ما أثبت المسئول أن الضرر قد شارك فى أسبابه الشخص الذى لحقه الضرر أو تابعيه أو وكلائه فلامناص إذن من النزول بالتعويض نزولا مضطردا يتمشى مع درجة هذا الاشتراك فى احداث الضرر . وعلى أية حال فلا محل للإعفاء من التعويض والنزول به فى حالة مسئولية تابعى المضرور أو وكلائه متى أقام هذا الأخير الدليل على أن هؤلاء كانوا يعملون خارج حدود اختصاصاتهم .

اذا رفع شخص دعوى تعويض عن ضرر ناشئ عن موت أو اصابة شخص آخر فان لا الإهمال أو الامتناع أو خطأ هذا الشخص الآخر أو اتباعه أو وكلائه يولد نفس الآثار المشار اليها فى الفقرة السابقة[1] .

(المادة السابعة)

اذا تصادمت طائرتان أو أكثر فى حالة طيران أو عاقت أحدهما سير الأخرى فتولد ضرر يبرر المطالبة بتعويض وفقا لأحكام المادة الأولى أو اذا نشأ مثل هذا الضرر من طائرتين أو أكثر معا فان كلا منهما يعتبر متسببا فى الضرر ويكون المستغل لكل منها مسئولا بالتطبيق للشروط المقررة الواردة فى هذه الاتفاقية وحدود المسئولية المقررة بها .

(المادة الثامنة)

للأشخاص المشار اليهم فى الفقرة (٣) من المادة الثانية وفى المادتين الثالثة والرابعة حق التمسك بجميع أوجه الدفاع المخولة للمستغل بمقتضى أحكام هذه الاتفاقية .

(المادة التاسعة)

المستغل والمالك وكل مسئول بمقتضى أحكام المادتين الثالثة والرابعة وكذلك تابعوهم ووكلاؤهم لايتحملون أية مسئولية عن الأضرار

(1) R.G.A.—1952 No. 4—5 pages 321/338—

التى تقع على سطح الأرض من طائرة فى حالة طيران أو من شخص أو شئ سقط منها خلافاً لما نصت عليه صراحة أحكام هذه الاتفاقية على أن هذا النص لايسرى بالنسبة لمن قصد عمدا احداث الضرر[1] .

(المادة العاشرة)

لاتتعرض هذه الاتفاقية بحال من الأحوال لموضوع ما اذا كان للمسئول وفقا لأحكامها الحق من عدمه فى الرجوع على الغير.

الفصل الثانى — فى مدى المسئولية

(المادة الحادية عشر)

١ ـ مع عدم الاخلال بما تنص عليه أحكام المادة الثانية عشر فان مبلغ التعويض الواجب الدفع بواسطة كافة المسئولين وفقا لأحكام هذه الاتفاقية عن الضرر المشار اليه فى المادة الأولى لايجوز أن يتجاوز عن كل طائرة وكل حادث :

(ا) (٥٠٠,٠٠٠ فرنك) للطائرة التى تزن (١٠٠٠ كيلوجرام) فأقل .

(ب) (٥٠٠,٠٠٠ فرنك) يضاف اليها (٤٠٠ فرنك) عن كل كيلوجرام يزيد على الألف للطائرة التى يزيد وزنها عن ألف كيلوجرام (ولايتجاوز ستة آلاف كيلوجرام) .

(ج) (٢,٥٠٠,٠٠٠ فرنك) يضاف اليها (٢٥٠ فرنك) عن كل كيلوجرام يزيد على ستة آلاف كيلوجرام للطائرة التى يزيد وزنها عن ستة آلاف كيلوجرام ولايتجاوز عشرين ألفا .

---

(1) *Voir :* Brunschwik Lisa — La Responsabilité envers les tiers dans la navigation aérienne Thèse, Paris 1934.

(د) (٦,٠٠٠,٠٠٠ فرنك) يضاف اليها (١٥٠ فرنك) عن كل كيلوجرام يزيد على عشرين الف كيلوجرام للطائرة التى يزيد وزنها عن عشرين ألف كيلوجرام ولاتتجاوز خمسين ألفا .

(ه) (١٠,٥٠٠,٠٠٠ فرنك) يضاف اليها (١٠٠ فرنك) عن كل كيلوجرام يزيد على خمسين الف كيلوجرام للطائرة التى يزيد وزنها عن خمسين ألف كيلوجرام .

٢ — لا يجوز فى حالة الوفاة أو الإصابة أن يزيد التعويض عن (٥٠٠,٠٠٠ فرنك) لكل شخص مات أو أصيب .

٣ — يقصد باصطلاح «الوزن» هنا الحد الأقصى لزنة الطائرة المصرح به لإقلاعها فى شهادة صلاحيتها للطيران ولا يدخل فيه آثار الغاز الرافع ان كان له ثمة وجود .

٤ — أرقام المبالغ المذكورة بالفرنك فى هذه المادة قامت على وحدة نقدية معيارها ٦٥,٥ ميلليجرام من الذهب الخالص بنسبة ٩٠٠ من الألف . وهذه المبالغ يمكن تحويلها إلى أرقام دائرة من أى عملة وطنية . ويتم تحوبل هذه المبالغ إلى عملات وطنية خلاف العملة الذهب فى حالة رفع الدعوى وفقاً لما تكون عليه القيمة الذهبية لهذه العملات فى يوم صدور الحكم أو فى تاريخ التوزيع فى الأحوال الواردة فى المادة الرابعة عشر .

(المادة الثانية عشر)

١ — تكون مسئولية المستغل غير محدودة إذا ما أثبت المضرور أن ما أصابه من ضرر قد نجم عن فعل متعمد أو امتناع مقصود من جانب المستغل أو تابعيه أو وكلائه لإحداث ضرر ، ومع ذلك فى حالة الفعل المتعمد أو الامتناع المقصود من جانب التابعين أو الوكلاء

يجب أيضاً أن يثبت أنهم أتوا ذلك أثناء قيامهم بوظائفهم وفى حدود اختصاصاتهم .

٢ — فاذا استحوذ شخص على طائرة بطريق غير مشروع واستعملها بدون رضاء من له حق استعمالها كانت مسئوليته بغير حد .

(المادة الثالثة عشر)

١ — إذا تعدد المسئولون عن الضرر وفقاً لأحكام المادتين الثالثة أو الرابعة أو كان المالك المقيد فى سجل التسجيل مسئولا باعتباره المستغل للطائرة وفقاً لنصوص الفقرة (٣) من المادة الثانية وان لم يكن بالفعل هو المستغل لها فليس لمن أصابهم ضرر أن يطمعوا فى تعويض اجمالى يزيد على التعويض الأكثر ارتفاعا والذى يجوز أن يلقى وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية على عاتق أى من المسئولين .

٢ — حيث يجرى إعمال المادة السابعة فللمضرور الحق فى التعويض بمبلغ غايته مجموع الحد الأقصى المقرر لكل طائرة ساهمت فى وقوع الضرر على أن لا يسأل أى مستغل إلا فى حدود المبلغ المحدد لطائرته اللهم إلا إذا كانت مسئوليته غير محددة طبقاً لنص المادة الثانية عشر .

(المادة الرابعة عشر)

١ — إذا تجاوز المبلغ الاجمالى لمطالبات التعويض المقررة حد المسئولية الجائز تطبيقه وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية طبقت القواعد الآتية مع مراعاة أحكام الفقرة ٢ من المادة الحادية عشر :

(ا) إذا انصرفت المطالبات بالتعويض إلى حالات فقد الحياة البشرية أو الإصابات البدنية فحسب وانصرفت إلى حالات الأضرار التى تصيب الأموال وحدها خفضت هذه المطالبات تخفيضاً يتناسب مع المبالغ المقابلة لكل منها .

(ب) إذا انصرفت المطالبات بالتعويض فى وقت واحد إلى فقد الحياة البشرية والاصابات البدنية والاضرار بالأموال خصص أولا وعلى سبيل الأسبقية نصف المبلغ المعد للتوزيع لتعويض حالات فقد الحياة البشرية والإصابات البدنية فان تبين عدم كفايته وزع توزيعاً نسبياً بينها . أما النصف الباقى فيوزع توزيعاً نسبياً بين المطالبات الخاصة بالتعويض عن الأضرار التى أصابت الأموال . واذا فاض عن هذا النصف شىء انصرف إلى تعويض ما لم يمكن اتمام تسويته عن الأضرار التى أصابت الحياة أو البدن .

الفصل الثالث — فى التأمينات المخصصة لضمان مسئولية المستغل

(المادة الخامسة عشر)

١ — لكل دولة متعاقدة أن تحتم تأمين مسئولية المستغل لطائرة مسجلة فى سجلات دولة متعاقدة أخرى عن الأضرار التى قد تقع فوق أقليمها وتبرز التعويض عنها وفقاً لحكم المادة الأولى على الأقل هذا الضمان عن حد التعويض المقرر تطبيقاً لأحكام المادة الحادية عشر .

٢ — (ا) ينبغى أن يعد التأمين مرضياً متى تم التعاقد عليه وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية لدى مؤمن مرخص له بالتأمين عن مثل هذه الأضرار بمقتضى قوانين الدولة التى حصل تسجيل الطائرة فيها أو وفقاً لقوانين الدولة التى يوجد بها المقر الرئيسى لأعمال المؤمن الذى تحققت هذه الدولة أو تلك من ملاءته .

(ب) إذا طلبت دولة تأميناً بالتطبيق للفقرة الأولى من هذه المادة ولم تكن قيمة التعويضات التى صدر بها حكم نهائى من هذه الدولة قد أديت بالعملة الجارية فيها وبالرغم من طلب ذلك ، جاز لكل دولة من الدول المتعاقدة اعتبار المؤمن مليئا حتى يتم الدفع .

٣ — وبالرغم من حكم الفقرة الثانية المنوه عنها أعلاه فللدولة المحلق فوقها أن ترفض اعتباره مرضيا التأمين المتعاقد عليه لدى مؤمن غير مرخص له بذلك فى دولة متعاقدة .

٤ — يعد مرضيا بدلا من التأمين أى من الضمانات الوارد ذكرها بعد متى تمت وفقاً لأحكام المادة السابعة عشر :

(ا) ايداع تأمين نقدى فى خزانة عامة لدولة متعاقدة تم تسجيل الطائرة فيها أو فى مصرف مرخص له بذلك منها .

(ب) ضمان يعطيه مصرف مرخص له بذلك من الدولة المتعاقدة التى قيدت الطائرة فى سجلاتها .

(ج) ضمان تقدمه الدولة المتعاقدة التى قيدت الطائرة فى سجلاتها على شريطة أن تتعهد هذه الدولة بألا تتمسك بالحصانة القضائية إذا ما تطور النزاع بشأن هذا الضمان إلى مرحلة التقاضى .

٥ — ومع عدم الإخلال بأحكام الفقرة (٦) من هذه المادة فللدولة المحلق فوقها أن تحتم أيضاً أن تحمل الطائرة شهادة مقدمة من المؤمن تقطع بأن التأمين قد تم فعلا وفق لأحكام هذه الاتفاقية مع تحديد اسم الشخص أو الأشخاص الذين كفلت مسئولياتهم بموجب هذا التأمين . وكذلك شهادة صادرة من الجهات المختصة فى الدولة التى

سجلت بها الطائرة أو من الدولة التى يوجد فيها موطن المؤمن أو المقر الرئيسى لأعماله تؤكد ملاءته . فاذا ما تبين أن ضمانا آخر قد قدم وفقاً لنص الفقرة الرابعة من هذه المادة وجب على السلطات المختصة فى الدولة التى سجلت بها الطائرة أن تقدم شهادة بذلك .

٦ — لا ضرورة لأن تحمل الطائرة الشهادة المنوه عنها بالفقرة الخامسة من هذه المادة متى تبين سبق ايداع صورة معتمدة طبق الأصل منها لدى السلطة المختصة التى عينتها الدولة المحلق فوقها أو لدى المنظمة الدولية للطيران المدنى إذا ما ارتضت ذلك على أن تتولى هذه المنظمة من جانبها موافاة جميع الدول المتعاقدة بصورة منها .

٧ — (ا) إذا تبينت للدولة المحلق فوقها أسباب جدية تدعو إلى الشك فى ملاءة المؤمن أو المصرف الذى تعهد بتقديم الضمان المشار اليه فى الفقرة الرابعة من أحكام هذه المادة فلها أن تطلب أدلة اضافية عن هذه الملاءة على أنه لو قام خلاف حول كفاية هذه الأدلة وجب عرض النزاع الناشب بين الدول صاحبة الشأن بناء على طلب احداها على هيئة تحكيم قد تكون اما مجلس المنظمة الدولية للطيران المدنى واما شخص أو هيئة توافق عليه أو عليها الدول صاحبة الشأن .

(ب) حتى تقضى هيئة التحكيم فى هذا النزاع وجب على الدولة المحلق فوقها اعتبار التأمين أو الضمان صحيحاً بصفة مؤقتة .

٨ — التأمينات التى يمكن المطالبة بها بالتطبيق لهذه المادة يجب أن يعلن بها السكرتير العام للمنظمة الدولية للطيران المدنى الذى يتولى بدوره احاطة كل دولة متعاقدة علما بها .

٩ — ابتغاء تحقيق أغراض هذه المادة يقصد أيضا باصطلاح « مؤمن » طائفة من المؤمنين ولأغراض الفقرة الخامسة من هذه المادة يشمل اصطلاح « الجهات المختصة فى دولة » أرفع الأقسام السياسية المنوط بها سلطة رقابة نشاط هيئات المومنين فيها[1] .

المادة السادسة عشر

١ — ليس للمؤمن ولا لأى ضامن آخر لمسئولية المستغل بالتطبيق لأحكام المادة الخامسة عشر أن يدفع طلبات التعويض المؤسسة على أحكام هذه الاتفاقية إلا بالدفوع الآتى بيانها : وذلك بالإضافة إلى أوجه الدفاع التى للمستغل وتلك التى تقوم على تزوير المستندات :

(ا) أن يكون الضرر قد وقع بعد انتهاء مفعول الضمان . على أنه إذا انقضى أجل الضمان فى خلال رحلة فانه يمتد حتى أول هبوط مقرر فى خط سير الرحلة بشرط أن لا يتجاوز الامتداد أربع وعشرين ساعة . واذا بطل مفعول الضمان لأى سبب غير انقضاء أجله أو تبدل المستغل بغيره امتد الضمان إما لمدة خمسة عشر يوماً تبدأ من وقت قيام المؤمن أو الضامن بالاخطار بأن الضمان لم يعد صالحاً . وإما لحين تمام سحب شهادة المؤمن أو شهادة الضامن المستلزمة وفقاً لأحكام الفقرة الخامسة من المادة الخامسة عشر فى الحالة التى يكون فيها هذا السحب قد حصل قبل انقضاء مدة الخمسة عشر يوما ؛ هذا ويحصل هذا الاخطار قانونا للسلطة المختصة فى الدولة التى أكدت أن المؤمن أو الضامن ملىء .

(ب) أن يكون الضرر قد وقع خارج الحدود الاقليمية المنصوص عليها فى التأمين اللهم إلا إذا تبين أن الطيران خارج هذه

(1) Goedhuis — Observation sur le regime de la Convention de Rome, Revue de Droit international et de la Legilation Comparée, 1935 page 574—

الحدود قد اقتضته قوة قاهرة أو كان لتقديم مساعدة أمام الظروف أو كان لخطأ فى القيادة أو عمليات الطيران أو الملاحة

٢ — على الدولة التى قدمت شهادة طبقاً للفقرة الخامسة من المادة الخامسة عشر متى توقف التأمين أو الضمان على أن يكون نافذاً لأسباب أخرى غير انقضاء الأجل أن تخطر بذلك الدول المتعاقدة ذات الشأن وفى أسرع وقت ممكن .

٣ — فى الحالة التى يستوجب فيها تقديم شهادة تأمين أو ضمان آخر بالتطبيق لنص الفقرة الخامسة من المادة الخامسة عشر ثم حصل أن تغير المستغل خلال فترة سريان مفعول الضمان فان هذا الضمان يخلى مسئولية المستغل الجديد وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية ما لم تكن مسئولية هذا المستغل الجديد قد أمنتها من قبل ضمانة أخرى أو كان هذا المستغل قد استعمل الطائرة استعمالا غير مشروع على أن هذا التوسع فى الضمان لا يجوز أن يمتد لأكثر من خمسة عشر يوماً تحسب من اللحظة التى يخطر فيها المؤمن أو الضامن السلطة المختصة فى الدولة التى سلمت الشهادة بأن الضمان قد انتفت صلاحيته ولا أكثر من اليوم الذى يتم فيه سحب شهادة المؤمن المنوه عنها فى الفقرة الخامسة من المادة الخامسة عشر إذا حدث ذلك قبل انقضاء مدة الخمسة عشر يوماً .

٤ — لا ينتفع بامتداد سريان مفعول الضمان المنصوص عليه فى الفقرة الأولى من هذه المادة إلا الشخص الذى أصابه الضرر .

٥ — دون اخلال بما قد يكون للمضرور من حق رفع الدعوى المباشرة وفقاً لأحكام التشريع المنظم لعقد التأمين أو الضمان فانه لا يجوز للشخص

الذى لحقه الضرر أن يرفع دعوى مباشرة ضد المؤمن أو الضامن إلا فى الحالات الآتية

(ا) إذا ما امتد سريان مفعول الضمان وفقاً لأحكام الفقرة الأولى بشقيها (ا . ب) من هذه المادة .

(ب) إذا ما أشهر افلاس المستغل [1]

٦ — فيما عدا أوجه الدفاع المبينة فى الفقرة الأولى من أحكام هذه المادة ليس للمؤمن ولا لأى ضامن آخر لمسئولية المستغل أن يتمسك بأى وجه من أوجه البطلان ولا بأى مكنة فى الغاء ذى أثر رجعى إذا ما أقام المضرور دعوى مباشرة وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية .

٧ — لا تخل أحكام هذه المادة بما للمؤمن أو للضامن من حق فى الرجوع على آخر .

(المادة السابعة عشر)

١ — إذا قدم ضمان بالتطبيق لأحكام الفقرة الرابعة من المادة الخامسة عشر فينبغى تخصيصه على وجه التحديد والتفضيل لدفع التعويضات المستحقة وفقاً لنصوص هذه الاتفاقية .

٢ — ويعتبر الضمان كافياً متى كان فى حدود مبلغ مساو لما قررته نصوص المادة الحادية عشر إذا تعلق الضمان بمستغل لطائرة واحدة . أما إذا كان المذكور مستغلا لعدد من الطائرات . فان الضمان يعد تأميناً متى كان المبلغ مساو على الأقل لمجموع الحد الأقصى لما هو مقرر لأثقل طائرتين بينها .

(1) Kaftal André — R.G.A.D. 1934, page 346, 510, 689 — 1935 page 45, Les Editions Internationales (D.S.).

٣ — بمجرد اعلان المستغل بالمطالبة بالتعويض وجب زيادة مبلغ الضمان حتى يعادل حاصل مجموع المبلغين الآتيين :

(ا) قيمة الضمان اللازم توافره بمقتضى أحكام الفقرة الثانية من هذه المادة .

(ب) قيمة المطالبة بالتعويض على أن لا تزيد هذه المطالبة عن حد المسئولية المقررة . وتبقى الزيادة فى الضمان محتفظاً بها لحين تمام الفصل فى الدعوى بالقبول أو بالرفض .

(المادة الثامنة عشر)

لا يجوز لدائن المستغل الحجز أو اتخاذ اجراء تنفيذى ما على أى مبلغ مستحق له لدى المؤمن طالما أن حقوق الغير الذى وقع عليه الضرر وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية لم تنقض .

الفصل الرابع — فى قواعد اجراءات ومواعيد التقاضى [1]

(المادة التاسعة عشر)

إذا لم يكن المضرور قد أقام دعوى تعويض على المستغل أو إذا لم يكن قد أعلنه بدعوى التعويض فى خلال ستة أشهر من يوم وقع الحادث الذى أوقع الضرر فليس للمدعى حق فى التعويض إلا فى الجزء الباقى الذى لم يوزع منه والذى يبقى المستغل مسئولا عنه بعد الوفاء بجميع المطالبات التى تكون قد تقدمت فى غضون المدة المذكورة .

(المادة العشرون)

١ — تقام الدعاوى القضائية بالتطبيق لأحكام هذه الاتفاقية أمام محاكم الدولة المتعاقدة التى وقع الضرر فيها . على انه متى تم

(1) See I.C.A.O. Bulletin, December 1952p. 13 .

اتفاق بين واحد أو أكثر من المدعين وواحد أو أكثر من المدعى عليهم جاز رفع الدعاى أمام محاكم أى من الدول المتعاقدة على أن لا تؤثر هذه الإجراءات على حقوق أولئك الذين يقيمون دعوى فى الدولة التى وقع الضرر فيها .

وللخصوم أيضاً أن يعرضوا نزاعهم على هيئة تحكيم فى أى من الدول المتعاقدة .

٢ — تتخذ كل دولة متعاقدة كافة التدابير اللازمة للتأكد من أن المدعى عليه وجميع الخصوم الآخرين أولى الشأن قد صار اعلانهم بكل اجراء يخصهم وأنه قد تهيأت لهم فرص عادلة وملائمة للدفاع عن مصالحهم .

٣ — على كل دولة متعاقدة أن تعمل ما وسعها الجهد على أن تفصل محكمة واحدة فى قضية واحدة فى كافة الدعاوى المنوه عنها فى الفقرة الأولى من هذه المادة والتى يتضح أنها راجعة لحادث واحد .

٤ — إذا صدر حكم نهائى وان كان غيابياً من المحكمة المختصة وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية وكان من الممكن طلب تنفيذه وفقاً للأوضاع التى يقررها قانون هذه المحكمة فان هذا الحكم متى استوفى اجراءاته الشكلية المقررة فى قانون الدولة المتعاقدة أو قانون أى اقليم دولة أو مقاطعة تكون جزء من تلك الدولة المتعاقدة التى طلب التنفيذ فيها يكون نافذاً :

(ا) إما فى الدولة المتعاقدة حيث يوجد موطن الطرف الخاسر دعواه أو المقر الرئيسى لأعماله .

(ب) وإما فى أى دولة متعاقدة أخرى توجد بها أموال للطرف الخاسر دعواه متى كانت الأموال الموجودة له فى الدولة المشار اليها

فى الفقرة (١) أو فى الدولة التى صدر فيها الحكم لا تسمح بضمان تنفيذه .

٥ – مع عدم الاخلال بأحكام الفقرة الرابعة من هذه المادة يمكن الامتناع عن تنفيذ الحكم إذا أمكن اقامة الدليل أمام المحكمة المعروض عليها طلب التنفيذ على أن :

(ا) الحكم قد صدر غيابياً وأن المدعى عليه لم يكن قد أحيط علما بالدعوى المقامة عليه فى الوقت الملائم ليتمكن من الدفاع عن نفسه .

(ب) انه قد تعذر على المدعى عليه أن يدافع عن مصالحه فى ظروف ملائمة وعادلة .

(ج) الحكم يتعلق بنزاع كان موضوع حكم أو قرار تحكيم سابق بين الخصوم أنفسهم وحاز بمقتضى قانون الدولة التى طلب فيها التنفيذ قوة الشيء المحكوم به .

(د) الحكم جاء وليد طرق احتيالية صادرة من أى من المتخاصمين .

(هـ) أن الشخص طالب التنفيذ غير ذى صفة .

٦ – لا تقبل اعادة النظر فى موضوع الدعوى بمناسبة النظر فى أمر التنفيذ وفقاً لأحكام الفقرة الرابعة من هذه المادة .

٧ – ويمكن الامتناع عن التنفيذ أيضاً متى جاء الحكم مخالفاً للنظام العام فى الدولة المطلوب تنفيذه فيها .

٨ – من حق المدعى فى حالة اتباع الإجراءات التى نصت عليها الفقرة الرابعة من أحكام هذه المادة أن يقيم دعوى قضائية جديدة أمام

محاكم الدولة التى امتنعت عن تنفيذ الحكم استناداً إلى أحد الأسباب المذكورة فى الفقرات الصغيرة (أوب أو د) من الفقرة الخامسة أو السابعة من هذه المادة على أن لا يتخطى مجموع التعويضات التى يقضى بها الحكم الصادر فى الدعوى الجديدة حدود المسئولية المقررة بالتطبيق لأحكام هذه الاتفاقية . ولا يمكن أن يصلح الحكم السابق كوجه من أوجه الدفاع فى الدعوى الجديدة إلا فى حدود القدر الذى نفذ به . ويصبح الحكم السابق غير قابل لتنفيذه من اللحظة التى ترفع فيها الدعوى الجديدة

ومع عدم الإخلال بأحكام المادة الحادية والعشرين فان الحق فى رفع دعوى جديدة وفقاً لأحكام هذه الفقرة يسقط بالتقادم بانقضاء عام من تاريخ استلام المدعى الإخطار بالامتناع عن تنفيذ الحكم .

٩ — خلافاً لما نصت عليه الفقرة الرابعة من هذه المادة على المحكمة المقدم لها طلب التنفيذ أن ترفض تنفيذ أى حكم صادر من محكمة دولة أخرى غير تلك التى وقع الضرر فى اقليمها طالما ان جميع الأحكام الصادرة من هذه الدولة الأخيرة لم تنفذ بعد .

وعليها أيضاً أن ترفض طلب التنفيذ إذا لم تكن قد صدرت بعد أحكام نهائية ...(طالما وأن أحكاماً نهائية لم تكن بعد قد صدرت) فى كافة الدعوى التى رفعها فى الدولة التى وقع الضرر فيها أولئك الذين التزموا حدود المدة المقررة فى المادة التاسعة عشر متى أقام المدعى عليه الدليل على أن مجموع التعويضات التى يمكن أن يقضى بها فيها قد تزيد على حد المسئولية المقررة بمقتضى أحكام هذه الاتفاقية .

وعلى غرار ذلك إذا تجاوز مجموع التعويضات المقضى بها فى الدعاوى التى أقامها فى الدولة التى وقع الضرر فيها من التزموا حدود المدة المقررة فى المادة التاسعة عشر غاية المسئولية المقررة فعلى هذه المحكمة أن لا تأمر

بالتنفيذ قبل أن يكون انقاص هذه التعويضات قد أجرى إعمالا لأحكام المادة الرابعة عشر .

١٠ — يكون الحكم بالمصاريف مشمولا بالنفاذ أيضاً متى صدر حكم مشمول بالنفاذ وفقاً لأحكام هذه المادة ومع ذلك فللمحكمة التى رفع اليها طلب التنفيذ وبناء على رغبة من الطرف الخاسر للدعوى أن تحدد قيمة هذه المصاريف بعشرة فى المائة من قيمة المبلغ المقضى بنفاذه . ولا تشمل حدود المسئولية المبينة فى هذه الاتفاقية مصاريف الدعوى الأخرى .

١١ — يجوز إعمال فائدة حدها الأقصى أربعة فى المائة سنوياً من يوم صدور الحكم المشمول بالنفاذ على التعويضات المقضى بها .

١٢ — طلبات تنفيذ الأحكام المشار اليها فى الفقرة الرابعة من هذه المادة يجب تقديمها فى بحر خمس سنوات تبدأ من تاريخ صيرورتها نهائية .

(المادة الحادية والعشرون)

تتقادم الدعاوى التى تنص عليها أحكام هذه الاتفاقية بانقضاء عامين من اليوم الذى وقع فيه الحادث الذى نتج عنه الضرر .

٢ — أسباب إيقاف أو انقطاع مدة التقادم المشار اليها فى الفقرة الأولى من هذه المادة يحددها قانون المحكمة المطروح أمامها النزاع على أنه فى جميع الأحوال لا تقبل الدعوى بعد انقضاء ثلاثة أعوام من اليوم الذى وقع فيه الحادث الذى نتج عنه الضرر .

(المادة الثانية والعشرون)

إذا قضى المسئول نحبه فان دعوى التعويض المقررة بمقتضى أحكام هذه الاتفاقية تسرى فى مواجهة من يخلفه فى التزاماته .

الفصل الخامس — تطبيق الاتفاقية وأحكام عامة [1]

(المادة الثالثة والعشرون)

١ — تطبق هذه الاتفاقية على الأضرار المشار اليها فى المادة الأولى التى تقع فى اقليم دولة متعاقدة وناجمة عن طائرة تم تسجيلها فى اقليم دولة متعاقدة أخرى .

٢ — ابتغاء تحقيق أغراض هذه الاتفاقية تعتبر السفينة أو الطائرة فى أعالى البحار كأنها جزء من أقليم الدولة التى تم تسجيلها فيها .

(المادة الرابعة والعشرون)

لا تسرى أحكام هذه الاتفاقية على الأضرار التى تصيب طائرة فى حالة طيران أو تصيب الأشخاص أو الأموال الموجودة فى باطنها .

(المادة الخامسة والعشرون)

لا تسرى أحكام هذه الاتفاقية على الأضرار التى تحدث على سطح الأرض إذا كانت المسئولية عن هذه الأضرار نظمها إما عقد بين المضرور من جهة والمستغل أو الشخص الذى له حق استعمال الطائرة عند ما وقع الضرر من جهة أخرى وإما ينظمها تشريعات العمل السارية على عقود العمل المبرمة بين هؤلاء الأشخاص .

(المادة السادسة والعشرون)

لا تنطبق أحكام هذه الاتفاقية على الاضرار الناجمة عن طائرات حربية أو طائرات الجمارك أو طائرات البوليس .

---

(1) *See* Shawcross & Beaumont on Air Law, London 1951 pages 399/403.

(المادة السابعة والعشرون)

على الدول المتعاقدة أن تعمل ما وسعها الجهد على أن تدفع التعويضات المستحقة بالتطبيق لأحكام هذه الاتفاقية بعملة الدولة التى وقع الضرر فيها [١] .

(المادة الثامنة والعشرون)

إذا استلزم الأمر فى دولة متعاقدة اتخاذ اجراءات تشريعية (متى كان اتباع اجراءات تشريعية فى دولة متعاقدة أمراً مقضياً) لتصبح هذه الاتفاقية نافذة المفعول تعين احاطة الأمين العام للمنظمة الدولية للطيران المدنى علما بما اتخذت من هذه الإجراءات .

(المادة التاسعة والعشرون)

تلغى الاتفاقية الحالية بمجرد صيرورتها نافذة المفعول وفيما بين الدول المتعاقدة التى كانت أيضاً طرفاً فى الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاضرار التى تحدث للغير من طائرة على سطح الأرض والتى كانت معدة للتوقيع بمدينة روما فى ٢٩ من مايو عام ١٩٣٣ ، أحكام اتفاقية روما المنوه عنها .

(المادة الثلاثون)

استهدافاً لأغراض هذه الاتفاقية توافقوا على أن يكون :

يعنى اصطلاح (شخص) كل شخص طبيعى أو اعتبارى بما فى ذلك الدولة .

يعنى اصطلاح (الدولة المتعاقدة) كل دولة أتمت التصديق على الاتفاقية أو تكون قد انضمت اليها وكذلك تلك التى لم يصبح انسحابها نافذاً بعد .

(1) *Voir* N. Stanesco — La Resposabilité dans la navigation Aérienne 1953, Les Editions Internationales Paris 6eme.

اصطلاح (اقليم دولة) لا يعنى اقليم الدولة «الأم» فحسب وانما ايضاً كل الأقاليم التى تمثلها فى ميدان العلاقات الخارجية مع مراعاة أحكام المادة السادسة والثلاثين .

الفصل السادس — أحكام ختامية

(المادة الحادية والثلاثون)

تظل هذه الاتفاقية معدة لتوقيع كل دولة حتى تصبح نافذة المفعول حسبما تقرره أو أحكام المادة الثالثة والثلاثين .

(المادة الثانية والثلاثون)

١ — تخضع هذه الاتفاقية لتصديق الدول الموقعة عليها .

٢ — يجرى ايداع وثائق التصديق لدى المنظمة الدولية للطيران المدنى .

(المادة الثالثة والثلاثون)

١ — متى توافرت لهذه الاتفاقية ايداع وثائق تصديق خمس من الدول الموقعة سرى مفعولها بينها من اليوم التسعين اللاحق لتاريخ ايداع الوثيقة الخامسة من وثائق التصديق . وتصبح نافذة المفعول فى مواجهة كل دولة يتم تصديقها عليها فيما بعد ابتداء من اليوم التسعين اللاحق لتاريخ ايداع وثائق تصديقها .

٢ — يقوم الأمين العام للمنظمة الدولية للطيران المدنى بتسجيل هذه الاتفاقية لدى هيئة الأمم المتحدة متى أصبحت نافذة المفعول .

(المادة الرابعة والثلاثون)

١ — تظل هذه الاتفاقية بعد ما تصبح نافذة المفعول معدة لانضمام أى دولة غير موقعة اليها .

٢ — ويتم هذا الانضمام عن طريق ايداع وثيقة الانضمام لدى المنظمة الدولية للطيران المدنى ويولد هذا الانضمام أثره من اليوم التسعين التالى لتاريخ الايداع .

(المادة الخامسة والثلاثون)

١ — لكل دولة متعاقدة أن تنسحب من هذه الاتفاقية عن طريق موافاة المنظمة الدولية للطيران المدنى باخطار يفيد ذلك .

٢ — وهذا الانسحاب يولد أثره بعد انقضاء ستة شهور من تاريخ تلقى المنظمة لذلك الاخطار . ومع ذلك تظل الاتفاقية سارية التطبيق كما لو لم يكن الانسحاب قد شرع فيه على الاضرار المشار اليها فى المادة الأولى والناجمة عن حادثة تكون قد وقعت قبل انقضاء الستة شهور .

(المادة السادسة والثلاثون)

١ — تسرى هذه الاتفاقية على كافة الأقاليم التى تمثلها دولة متعاقدة فى ميدان العلاقات الخارجية ولا يستثنى من ذلك إلا الأقاليم التى صدر بشأنها تصريح بالتطبيق للفقرة الثانية من هذه المادة أو للفقرة الثالثة من المادة السابعة والثلاثين .

٢ — ولكل دولة عند ايداع وثيقة تصديقها أو انضمامها أن تصرح بأن قبولها لهذه الاتفاقية لا يقيد اقليما معينا أو بعضا من الأقاليم التي تقوم هى بتمثيلها فى ميدان العلاقات الخارجية .

٣ — ولكل دولة متعاقدة أن تخطر فيما بعد المنظمة الدولية للطيران المدنى بامتداد تطبيق هذه الاتفاقية إلى كافة أو إلى جزء معين من الأقاليم التى كانت محل التصريح المنوه عنه فى الفقرة الثانية من هذه المادة أو فى الفقرة الثالثة من المادة السابعة والثلاثين ويولد هذا الاخطار أثره ابتداء من اليوم التسعين التالى لتاريخ تلقى المنظمة اياه .

٤ – ولكل دولة متعاقدة أن تنسحب من هذه الاتفاقية تطبيقاً لأحكام المادة الخامسة والثلاثين بالنسبة لإقليم أو لكافة الأقاليم التى تقوم هى بتمثيلها فى ميدان العلاقات الخارجية .

(المادة السابعة والثلاثون)

١ – إذا ما آل كل أو جزء من اقليم دولة متعاقدة إلى دولة غير متعاقدة فان هذه الاتفاقية تتوقف عن التطبيق عن الاقلم المذكور وذلك من تاريخ هذا المصير .

٢ – إذا أصبح جزء من أقليم دولة متعاقدة دولة مستقلة مسئولة عن علاقاتها الخارجية الخاصة ، فان تطبيق هذه الاتفاقية لا يسرى على ذلك الاقليم الذى أصبح دولة مستقلة وذلك ابتداء من تاريخ صيرورته مستقلا .

٣ – وإذا ما آل كل أو جزء من اقليم دولة إلى أخرى متعاقدة تسرى هذه الاتفاقية على الاقليم المذكور وذلك من تاريخ هذا الانتقال . على انه إذا كان الاقليم المنتقل لم يصبح جزءاً من أقليم الدولة المتعاقدة «الام» فان لهذه الأخيرة قبل اجراء هذا الانتقال أو فى وقت حصوله أن تصرح عن طريق اخطار تبعث به إلى المنظمة الدولية للطيران المدنى بأن هذه الاتفاقية لا تنطبق على الاقليم المنتقل وذلك ما لم تصدر اخطاراً وفقاً لما تقضى به الفقرة الثالثة من المادة السادسة والثلاثين .

(المادة الثامنة والثلاثون)

يحيط الأمين العام للمنظمة الدولية للطيران المدنى جميع الدولة الموقعة أو المنظمة وكذلك كافة الدول الأعضاء فى المنظمة أو فى هيئة الأمم المتحدة علما :

(ا) بتاريخ ايداع كل وثيقة تصديق أو انضمام وذلك فى مدى الثلاثين يوماً اللاحقة لتاريخ هذا الإيداع .

(ب) بتاريخ تلقى كل انسحاب أو كل اعلان أو اخطار تم اجراؤه بالتطبيق لأحكام المادتين (٣٦ ، ٣٧) وذلك فى مدى الثلاثين يوماً اللاحقة لتاريخ هذا الاستلام .

وعلى الأمين العام للمنظمة أن يخطر أيضاً هذه الدول بتاريخ بدأ نفاذ مفعول هذه الاتفاقية إعمالا لنص الفقرة الأولى من المادة الثالثة والثلاثين .

(المـادة التاسعة والثلاثون)

لا يسوغ التمسك بأى تحفظ على هذه الاتفاقية .

تمت

واقرارا منهم بذلك وقع المندوبون المفوضون بما لهم من كامل السلطان هذه الاتفاقية .

حرر فى مدينة روما فى اليوم السابع من شهر اكتوبر عام ألف وتسعمائة واثنين وخمسين باللغات الرسمية الفرنسية والانجليزية والأسبانية ولكل من النسخ الثلاث نفس الحجية .

تودع هذه الاتفاقية لدى المنظمة الدولية للطيران المدنى حيث تظل معدة للتوقيع عليها وفقاً للمادة الحادية والثلاثين وعلى الأمين العام للمنظمة أن يرسل صوراً متعددة ومطابقة للأصل إلى كافة الدول الموقعة أو المنضمة وكذلك إلى جميع الدول الأعضاء فى المنظمة أو فى هيئة الأمم المتحدة .

التوقيعات

باسم الحكومة المصرية

الدكتور ضياء الدين صالح المستشار بادارة قضايا الحكومة والمندوب الدائم لمصر فى اللجنة القانونية بالمنظمة الدولية للطيران المدنى ورئيس وفد مصر فى مؤتمر روما .

امضاء

٧/١٠/١٩٥٢

ثم تلى توقيعات رؤساء وفود عشرين دولة :

الدول التى وقعت اتفاقية روما

حتى أول نوفمبر سنة ١٩٥٣

توقيعات رؤساء الوفود

١ — مصر	الدكتور ضياء الدين صالح
٢ — الأرجنتين	جونز اليزريزوس
٣ — البلجيك	البارون فاندر ليست
٤ — البرازيل	الدكتور حايم ليونيل
٥ — الدانمرك	البروفسور سفيج بول
٦ — جمهورية الدومنيك	سيزار ارنياس
٧ — اسبانيا	جوزى انطونيو كاسترو
٨ — فرنسا	فوكيه دى بارك السفير
٩ — اسرائيل	اليزرها ليفى
١٠ — ايطاليا	تومازو بيراتزى رئيس المؤتمر
١١ — ليبريا	الدكتور كارلوس سوماروجا
١٢ — لوكسمبرج	فكتور بودسون
١٣ — المكسيك	مارشان بيرز
١٤ — هولندا	فاندرمولن
١٥ — البرتغال	مانيويل انطونيوفرنانوس
١٦ — الفلبين	مانيويل آلزات
١٧ — سويسرا	لويس كليرك
١٨ — تايلاند	ناى كونتى سوفاموخن

الدول الثمانية عشر وقعت فى ٧ — ١٠ — ١٩٥٣

١٩ — بريطانيا	السير فردريك تايس ٢٢ — ٤ — ١٩٥٣
٢٠ — استراليا	السير دوجلاس كوبيلاند ١٩ — ١٠ — ١٩٥٣

مذكرة الى مجلس الوزراء

تلقت الحكومة المصرية دعوة من هيئة الطيران المدنى الدولية لحضور المؤتمر الذى عقد فى روما من ٩ سبتمبر الى ٧ أكتوبر سنة ١٩٥٢ لتعديل اتفاقية روما الدولية الموقعة فى ٢٩ مايو سنة ١٩٣٣ والمكملة ببروتوكول بروكسل الموقع عليه فى ٢٠ سبتمبر سنة ١٩٣٨ وهى الاتفاقية الخاصة بتنظيم قواعد المسئولية المدنية فى ميدان الملاحة الجوية عن الاضرار التى تصيب الغير من طائرة أجنبية على سطح الأرض وكان موضوع بحث المؤتمر هو المشروع المعدل لهذه الاتفاقية .

ولما كانت هذه الاتفاقية من الاتفاقيات التى تعقدها هيئة الأمم المتحدة أو إحدى وكالاتها المتخصصة فقد فوض وزير الخارجية بصفته صاحب الحق فى توقيع هذه الاتفاقية وفقاً لقرار مجلس الوزراء الصادر فى ١٣ يناير سنة ١٩٥٢ حضرة الدكتور ضياء الدين صالح المستشار (الملكى) ومندوب مصر الدائم باللجنة القانونية الدولية للطيران بتوقيع هذه الاتفاقية وقد وقعها بتاريخ ٧ اكتوبر سنة ١٩٥٢

وبعرض هذه الاتفاقية على كل من وزير الحربية والبحرية وادارة الرأى لوزارة الخارجية وافقتا على انضمام مصر الى هذه الاتفاقية .

رجاء التفضل بالموافقة على هذه الاتفاقية وتخويل حضرة وزير الخارجية باتخاذ اللازم نحو تنفيذها .

وزير الخارجية

امضاء (محمود فوزى)

وافق مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة فى ١١ — ٨ — ١٩٥٣ على هذه الاتفاقية وصدر بها القانون رقم ٣٩٦ لسنة ١٩٥٣ ونشر بالوقائع المصرية بالعدد رقم ٦٦ مكرر بتاريخ ١٥ — ٨ — ١٩٥٣

مذكرة تفسيرية

بطلب التصديق على اتفاقية روما الدولية للطيران المدنى الموقعة بمدينة روما فى ٧ أكتوبر سنة ١٩٥٢

حرصت مصر منذ أن ارتبطت باتفاقية شيكاغو الدولية للطيران المدنى ووقعتها مع الاتفاق الخاص بمرور الخطوط الجوية الدولية المنتظمة وناقشت الاتفاق الخاص بالنقل الجوى الدولى بمدينة شيكاغو فى ٧ أكتوبر سنة ١٩٤٤ ثم انتخبت بعد ذلك عضوا فى مجلس الهيئة الدولية المؤقتة للطيران المدنى ، على أن تقوم بما تمليه عليها مكانتها الجديدة الملحوظة فى ميادين تقدم الطيران المدنى الدولى وتساعد على ايجاد الصداقة وحسن التفاهم بين الأمم والشعوب وتعمل على الحد من كل تعسف فيها .

آية ذلك أن مصر تكاد لم تغفل دعوة وجهتها اليها المنظمة الدولية للطيران المدنى للاشتراك فى وضع أحكام اتفاق دولى جديد أو المساهمة فى انهاء أو تعديل معاهدة أو اتفاقية عفى عليها الزمن أو قضى عليها بوجوب تعديل سريع . اشتركت مصر فى نقض معاهدتى « باريس » التى كانت تنظم الملاحة الجوية فى ١٣ أكتوبر سنة ١٩١٩ و « هافانا » التى كانت تنظم الطيران التجارى فى ٢٠ فبراير سنة ١٩٢٨ كما ساهمت بنصيب موفور فى مراحل تعديل «اتفاقية روما الدولية» الموقعة فى ٢٩ مايو سنة ١٩٣٣ بشأن التعويض عن الأضرار التى تلحق بالغير على سطح الأرض من جراء طائرات أجنبية والمكملة فى بروتوكول بروكسل بتاريخ ٣٠ سبتمبر سنة ١٩٣٨ وهو البروتوكول الذى ينظم قواعد التأمين عن المسئولية المدنية فى ميدان الملاحة الجوية عن تلك الأضرار وعلى الرغم من الأهمية البالغة التى لأحكام هذه الاتفاقية فان القليل من الدول وعددها

خمسا هى وحدها التى صادقت عليها فى عام ١٩٣٣ ولم تكن مصر من بينها فجاءت الاتفاقية قاصرة عن أن تقوم مقام تشريع دولى موحد تسرى نصوصه على الغالبية العظمى من الدول [١] .

لذلك فكرت المنظمة الدولية فى توجيه الدعوة العامة إلى تعديل هذه الاتفاقية فى أول اجتماع للجنة القانونية الدولية للطيران يعقد بمدينة بروكسل من عام ١٩٤٧ تعديلا يحقق على قدر المستطاع وجهة نظر أكبر عدد من الدول الأعضاء فى هيئة الأمم المتحدة لتصادق عليها أو لتنضم اليها . وكانت اللجنة القانونية قد عينت بدورها لجنة فرعية خاصة لهذا الغرض وقامت ببحث موضوع الاتفاقية وأعدت تقريراً قدمته إلى اللجنة القانونية فى دورتها الثانية بجنيف عام ١٩٤٨ فبحثته هذه اللجنة وأبدت رأيها فيه ثم كلفت اللجنة الفرعية بمتابعة الدراسة لتقدم لها تقريراً جديداً فى دورتها الرابعة بمونتريال عام ١٩٤٩ حيث أقرت اللجنة القانونية بعض أحكام المشروع ثم أعفت اللجنة الفرعية من مهمتها واختارت مقرراً للتعديل البروفسور « يول » الأستاذ بجامعة كوبنهاجن ومندوب الدانمرك الدائم فى اللجنة القانونية وعهدت اليه باعداد مشروع جديد لاتفاقية روما فتعهد بتقديمه فى اجتماع الدورة الخامسة للجنة القانونية بمدينة تاورمينا فى يناير سنة ١٩٥٠ حيث التقت وفود تسع عشرة دولة كبرى وفى مقدمتها مصر إذ كان يرأس وفدها المرحوم الدكتور أحمد فهمى بحيرى — المستشار بادارة قضايا الحكومة وعضو مصر الدائم فى اللجنة القانونية الدولية للطيران .

باشر مؤتمر تاورمينا بحث مشروع مقرر اللجنة البروفسور « يول » وأدخل الموتمر كثيرا من التعديلات على أحكامه وأسسه وقامت لجنة التحرير بصياغة مشروع نهائى تقرر أن يعرض للمناقشة أولا فى الجمعية العمومية للنظمة فى غضون شهر يونيو سنة ١٩٥٠ بمدينة

(١) راجع أحكام اتفاقية بروكسل للتأمين فى مجلة الطيران الدولية عدد ٢٩ شهر سبتمبر سنة ١٩٣٨ صفحة ٢٧٩

مونتريال وقد وضعت ما يسمى بمشروع مكسيكو ليعرض على الدول فى مؤتمر روما بتاريخ ٩ سبتمبر سنة ١٩٥٢ للمناقشة القاطعة والتوقيع عليه متى صادف قبولا .

وتمهيداً لهذه الخطوة الحاسمة ، عرض مشروع الاتفاقية فى آخر مراحلها على لجنة قانونية مصرية مشكلة من حضرات مستشارى الرأى لوزارة الحربية الاستاذ اسماعيل ثروت ومستشار الرأى لوزارة الخارجية الدكتور وحيد رأفت ومستشار الحكومة مندوب مصر الدائم فى اللجنة القانونية الدولية للطيران الدكتور أحمد فهمى بحيرى فاجتمعت بمدينة القاهرة فى ٢١ مايو سنة ١٩٥٠واستعرضت نصوصه ودرست أحكامه واستقر رأيها على أن نصوص هذا المشروع التى أقرتها اللجنة القانونية الدولية فى مؤتمرها الخامس بتاورمينا تفضل بكثير نصوص اتفاقية روما الأصلية عام ١٩٣٣ فقد تدارك ما كان فيها من قصور وعيوب ورأت لجنة المستشارين المصريين الثلاثة باجماع الآراء أن المشروع المعروض مقبول فى مجموعه وتفاصيله وتوصى ملحة بالموافقة عليه وبتوقيعه مع الدول الأخرى . لا سيما أن مصر وهى فى ملتقى قارات ثلاث وفى مركز من أهم المراكز العالمية للطيران المدنى لا يصح أن تظل بعيدة عن المعاهدات القانونية الدولية التى تنظم الشئون المختلفة للطيران [1] .

وفى شهر يوليو سنة ١٩٥٢ تلقت الحكومة المصرية دعوة من المنظمة الدولية للطيران للاشتراك فى مؤتمر روما الذى يعقد فى ٩ سبتمبر ١٩٥٢ وقد وجهت الدعوة إلى ما يزيد على الخمسين دولة لدراسة وتعديل ثم اقرار المشروع الأخير للاتفاقية. وشكلت مصر وفداً برئاسة الدكتور ضياء الدين صالح المستشار بادارة قضايا الحكومة ومندوب مصر الدائم باللجنة القانونية الدولية للطيران كما زوده وزير الحربية والخارجية ورئيس مجلس الوزراء يومئذ بوثائق كامل السلطات لحضور جلسات المؤتمر وللاشتراك

(1) *See* Lincoln — Liability in the Law of Aviation, 1935—

فى مناقشات وتعديلات أحكام الاتفاقية ثم التوقيع عليها إذا اتضحت صلاحية أحكامها النهائية لمصر.

وقد لبى الدعوة لمؤتمر روما ما يقرب من أربعين دولة من مختلف القارات وفى مقدمتها الولايات المتحدة واستراليا والهند وفرنسا وبريطانيا وايطاليا ومصر. ولم يفت اسرائيل أن تزج بمندوب لها فى المؤتمر. وعقد المؤتمر ما يقرب من تسع وثلاثين جلسة فى خلال شهر الانعقاد. وقد احتفل بالتوقيع عليها بمقر وزارة الخارجية الايطالية بروما فى صباح الثلاثاء ٧ اكتوبر سنة ١٩٥٢ وكان رئيس وفد مصر أول الموقعين كما وقعها جميع رؤساء وفود الدول الذين حضروا المؤتمر مزودين بوثائق التوقيع وفى مقدمتهم فرنسا وايطاليا وبلجيكا والمكسيك وأسبانيا وسويسرا والدانمرك وهولنده والبرازيل .. الخ الخ ...

جاءت هذه الاتفاقية فى تسع وثلاثين مادة مقسمة إلى ستة فصول: تكلم الأول منها عن مبادئ المسئولية فحدد الشخص المسئول عن التعويض المقابل للضرر الناشئ على سطح الأرض من الطائرة الأجنبية فى حالة طيران. وتكلم الثانى فى مدى المسئولية فقرر أنها مسئولية مادية محددة مع رفع لنهايتها العليا ونص على وضع حد معين من التعويض لكل شخص يقتل أو يجرح على سطح الأرض ولم يسلم بالمسئولية التى لا حد لها إلا فى حالة واحدة وهى التى تقوم على فكرة الخطأ العمدى المقصود الصادر من المستغل للطائرة أو من الشخص المسئول. ومع ذلك فان المبالغ المقدر حدها الأعلى فى المادة الحادية عشر لا تدفع آلياً وانما يستحق التعويض منها بقدر ما يتأكد من أضرار. وقد روعى فى تقدير هذه الحدود أنه تقدير سخى بالنسبة لتشريعات الكثير من الدول. وفى تحديد التعويضات بالنسبة للمستغل مزية كبيرة له إذ لا يلتزم بأكثر من هذه الحدود إلا فى حالات معينة على وجه الحصر. وتكلم الفصل

الثالث عن التأمينات المخصصة لضمان مسئولية المستغل فأقلعت الاتفاقية عن نظام التأمين الاجبارى الذى كانت تستلزمه معاهدة روما القديمة سنة ١٩٣٣ ومع ذلك يجوز لأى دولة متعاقدة أن تستلزم التأمين على طائرات الدول المتعاقدة الأخرى التى تحلق فوق أديمها وقد وضع نظام موحد يمكن الدولة التى تستلزم التأمين من التأكد من كفاية الضمانات وملاءه المؤمن . وقد روعى فى وضع نصوص الاتفاقية الرغبة فى تجنب الزيادة فى مبالغ التأمين . وتكلم الفصل الرابع عن قواعد اجراءات ومواعيد التقاضى — فبينما اقترحت بعض الدول أن تخول الاختصاص بنظر النزاع إلى جهة تقاضى واحدة لتفادى تعارض الأحكام فى شأن حادثة واحدة فان بعض الدول الأخرى ذهبت إلى تأييد مبدأ تعدد جهات الاختصاص لكى لا تحمل الخصم على المرافعة أمام جهة تقاضى بعيدة عنه أو أن ضمانها عنده محل شك . ولكن الاتفاقية فى وضعها الأخير قررت الأخذ بمبدأ الاختصاص الموحد لمحكمة مكان الحادث . وهذا من غير شك أفضل الحلول لكل من المضرور والمسئول والمؤمن على السواء . كذلك عنيت الاتفاقية بأمر ضمان تنفيذ الأحكام بين الدول الأجنبية وحرمت اعادة النظر فى الموضوع المقضى فيه من احترام قواعد النظام العام فى بلد التنفيذ . وتكلم الفصل الخامس فى نطاق تطبيق الاتفاقية مع بيان الأحكام العامة . فقال بتطبيقها بين الدول المتعاقدة وفى شأن اضرار تحدث على سطح الاقليم من طائرة أجنبية فى حالة طيران واستبعد تطبيقها على الأضرار التى تصيب أشخاصاً أو أموالا موجودة فى باطن الطائرة إذ أن محل ذلك اتفاقية فارسوفى الدولية سنة ١٩٢٩ وأحكامها تخالف أحكام اتفاقية روما . كما استبعد تطبيق الاتفاقية على الأضرار التى تحدث من طائرة حربية أو طائرات الجمارك أو طائرات البوليس . وتكلم الفصل السادس والأخير عن الأحكام الختامية المتعلقة بالتوقيع والتصديق والنشر والايداع وبدء نفاذ أحكامها بعد انقضاء

تسعين يوماً من تاريخ ايداع وثائق التصديق لدى الأمانة العامة بمقر المنظمة الدولية بمونتريال . .

ولنستعرض تفصيلا أهم أحكام هذه الاتفاقية الدولية :

أنشأت الاتفاقية نظام مسئولية مادية تقوم على الخطر :

وقالت بأنه لا يقع تحت طائلة المسئولية الأضرار التى تترتب على مجرد التحليق وتلك التى تتولد مباشرة من سبب تبعى ناشئ من التحليق أو من صدمة أو من القاء شئ (مادة أولى) . وكذلك تستبعد من طائلة المسئولية الأضرار المتولدة من الاضطرابات الداخلية أو من صراع مسلح (مادة ٥) . وأيضاً تلك التى تنشأ من طائرة فى حالة سكون أو راحة . وفى هذا فان الاتفاقية تولت تعريف الفترة التى فى خلالها ينبغى أن تعتبر الطائرة كما لو كانت فى حالة طيران (المادة أولى فقرة ثانية) .

وتقع المسئولية على عاتق المستغل عن كل ضرر ناشئ من عمله أو من عمل تابعيه ، أثناء تأديتهم أعمالهم . ومفروض فى المالك أن يكون هو هذا المستغل ما لم يقم الدليل على العكس (المادة الثانية) فعليه اذن أن يدخل فى الدعوى ، كما يقرر ذلك النص فى غير ما وضوح أو بيان ، المستغل متى سمحت قواعد المرافعات بذلك .

ومهما يكن من أمر ، فان ذلك الذى يكون له حق التصرف فى طائرة لمدة أقل من أربعة عشر يوماً لا يكون إلا مسئولا تضامنياً مع ذلك الذى يكون قد خوله ذلك الحق . (مادة ٣) والحال كذلك تماماً من حيث التضامن ، بين من استعمل الطائرة استعمالا غير مشروع ومن استعملها استعمالا مشروعاً ، ما لم يقم هذا الأخير الدليل على أنه كان قد اتخذ جميع التدابير للحيلولة دون وقوع هذا الاستعمال المعيب . ومع هذا فان مسئوليته لا تنهض ولا تجد لها محلا إذا كان قد منع من

ُستعمال الطائرة بواسطة عمل من أعمال السلطة العالة (مادة خامسة) . والمستغلون لطائرتين وقعتا فى تصادم بينهما ، يكونون مسئولين تضامنياً عن الأضرار التى نجمت عن التصادم المذكور (مادة ٧) .

وظروف الاعفاء من المسئولية هى ، كما هو معروف ، خطأ المضرور أو خطأ تابعيه ، اللهم إلا إذا كان هؤلاء الأخيرين قد عملوا خارج حدود اختصاصتهم — على أن هذا القيد لا محل لإعماله فى شأن تابعى المستغل (المادة ٦) — وخطأ المضرور لا يعفى من المسئولية إلا فى الحدود التى يكون فيها هذا الخطأ قد ساهم فى احداث الضرر . وهكذا قد وصلو أخيراً إلى حل مشادة عنيفة ذاع صيتها .

والمسئولية المستهدفة لايرد عليها قيد وفقا لأحكام اتفاقية روماالا اذا كان المسئول مجردا عن ان يبيت القصد على احداث الضرر . (مادة ١٠)

ومبلغ التعويض له حدود تقوم على مراعاة وزن الطائرة التى تسبب عنها الضرر (مادة ١١)ومع هذا ، فان المسئولية فى حالة الوفاه أوفى حالة الجروح لايمكن ان تتجاوز حدود مبلغ الخمسمائة الف فرنك بوانكاريه سنة ٩٢٨ لكل قتيل أوجريح (مادة ١٢) .

ومسئولية المستغل تكون بلا حد لها ولا قيد عليها متى كان الضرر معزواً إلى ترك أوعمل مقصود من جانبه أومن جانب تابعيه وهم يعملون فى نطاق اختصاصاتهم وفى حدود ولاياتهم .

ويكون الحال كذلك أيضا فى شأن من استعمل الطائرة استعمالا غير مشروع ، متى أقام المستغل الدليل على أنه كان قد اتخذ جميع التدابير ليحول دون وقوع هذا الاستعمال الغير مشروع (مادة ١٢ فقرة ثانية) على أنه غير وارد بوضوح فى أحكام هذه الاتفاقية كيف ان هذا المستعمل للطائرة استعمالا غير مشروع يكون بعيدا عن مزايا هذا التحديد اذا كان

مسئولا بالتضامن مع المستغل فى حالة مايكون هذا الأخير (المستغل) لم يكن قد وفق إلى اتخاذ التدابير اللازمة ليحول دون هذا الاستعمال الغير مشروع . وقد يبدو اذن انه فى هذه الحالة ، تكون مسئولية الاثنين معاً بلاحد عليها ، وهذا وضع يلوح أنه باهظ الثقل على أكتاف المستغل . (مادة ١٢ فقرة ثانية مع ارتباطها بالمادة الرابعة) . وتفسير ذلك محل جدل كبير [١] .

وفى حالة الأضرار التى تنشأ عن عدة طائرات فان الحد الأعلى لسقف المسئولية يرقى الى حاصل مجموع أرقام المسئولية المحددة لكل طائرة منها .

فاذا ماتجاوزت الأضرار حدود السقف الذى قررته اتفاقية روما للمسئولية فان التعويضات تهبط بين مختلف المضرورين كل بنسبة حصته . ونصف الضمان ينبغى ، أولا أن يستخدم فى تعويض الاصابات البدنية ويحتفظ بما يتبقى بعد ذلك لتعويض الأضرار التى تصيب الأموال . ومايحتمل أن يبقى بعد ذلك من أى من القسمين يكون من حظ الآخر (مادة ١٤) .

وللدول المحلق فوقها ان تتطلب من الطائرة التى تحلق عليها ان تحمل فى باطنها شهادة من الدولة ، يكون فيها ضمان هذه المسئولية (الفصل الثالث) .

والتأمينات يمكن ان تكون فى صورة تأمين لدى شركة تأمين أو ضمانة فى بنك أو أمانة أو حتى يصح أن تكون فى صورة ضمانة الحكومة التى سجلت فيها الطائرة .

ففى حالة التأمين ، لابد وان تكون شهادته صادرة من الدولة التى يكون فيها موطن شركة التأمين أو مركز نشاطها الرئيسى .

---

(١) راجع أحكام إتفاقية روما الأولى للتعويض عن الاضرار الموقعه فى ٢٩ مايو سنة ١٩٣٣ منشوره فى مجلة الطيران الدولية باريس عدد رقم ٨ شهر يونيو سنة ١٩٣٣ ص ٢١٨

وطائفة من نصوص المرافعات والاجراءات تتوج هـذا الصرح التشريعى الدولى الشامخ . وكلها مجمعة على اعتناق فكرة أن المحكمة المختصة وحدها بنظر النزاع تلك التى يكون الضرر قد وقع داخل حدود اختصاصها ، مالم يتفق الخصوم على خلاف ذلك ، وان أحكام هذه المحكمة يجرى تنفيذها مباشرة فى اقليم الدول المتعاقدة الأخرى .

ولم يفت الشارع الدولى فى اتفاقية روما ان ينص على قواعد مختلفة من شأنها ان تحيط إعمال نص تنفيذ هذه الأحكام بدرجة ملحوظة من المرونة . ومن ثم فان التنفيذ يجوز أن يعترض عليه اذا كان الحكم قد صدر غيابيا أو اذا كان قد وفق فى الحصول عليه عن طريق الغش أحد الخصوم ، أو اذا كانت الأحكام المتوازية معه والقابلة للتنفيذ فى الاقليم الوطنى للدولة صاحبة الاختصاص القضائى أصلا ، لم يكن قد تم تنفيذها . . . الخ . (الفصل الرابع) .

واتفاقية روما لاتسرى الا على الطائرات الأجنبية فى البلد الذى وقع فيه الضرر. والمسئولية التى تنظمها هذه الاتفاقية لاتعنى الابالإضرار التى تصيب الغير على السطح دون غيرها من الأضرار كتلك التى تصيب الانسان والأموال الذين يتواجدون فى باطن الطائرة مثلا وكذلك تلك الأضرار التى قد تصيب الأشخاص الذين يربطهم عقد خاص بالمستغل كعقد العمل مثلا [١] .

ولم تجز اتفاقية روما الدولية الموقعة فى ٧ أكتوبر سنة ٩٥٢ قبول أى تحفظ عليها كما أنها نصت صراحة على الغاء اتفاقية روما الأصلية التى كانت قد وقعت فى ٢٩ مايو سنة ١٩٣٣ ولم تشترك فيها مصر .

يبين مما سلف أن اتفاقية روما الدولية للطيران المدنى الموقعة فى ٧ أكتوبر سنة ١٩٥٢ والمقدمة إلى مجلس الوزراء للتصديق عليها قد أفلحت بعد

---

(1) *Voir* Melle Liza Brunschwik — La Responsabilité envers les tiers dans la navigation Aérienne, Paris 1934—

لأى شديد فى ايجاد قانون "دولى" موحد ينظم حالة الأضرار التى تصيب الأشخاص أو الأموال على سطح الأرض من جراء طائرة أجنبية . فقد أبانت حقوق كل مضرور — وجعلت فى الامكان استدعاء شخص أجنبى مسئول ليمثل أمام محكمة محل الحادث مع تسهيل فى اجراءات التقاضى وسماع الشهود وقلة التكاليف والمصاريف . وقد اتجهت أحكامها إلى التقليل والحد من تنازع القوانين وجعلت الحكم قابلا للتنفيذ فى دولة أجنبية كدولة المدعى عليه أو تلك التى له فيها مركزا رئيسيا لأعماله أو له فيها أملاك تكفى للحصول على التعويض المقرر. وهذه الاتفاقية تمكن المضرور من استيفاء حقه من شركات التأمين الأجنبية . وللمستغل فائدة كبرى من هذه الاتفاقية لأنها تحدد مسئوليته بحدود معينة مذكورة ولأنها تنشئ قانونا دوليا موحدا فتجنبه متاعب تطبيق مختلف القوانين الأجنبية المتعارضة عليه .

وبعد — فليس من شك فى أن هذه الاتفاقية الدولية تعد الدعامة الأولى فى بناء صرح تشريعى دولى موحد ينظم أسس المسئولية ويحدد التعويضات ويوحد جهات الاختصاص وقواعد التنفيذ مع تنظيم محكم لتأمين وضمان مصير التعويض . فالتصديق عليها اليوم بعد توقيعها بالأمس يسد نقصا جوهريا فى تشريعنا المصرى الداخلى على وجه خاص ويجعل مصر فوق ذلك فى وضع بحيث تفيد من كل تعويض عن كل حادثة تقع من طائرة أجنبية على سطح اقليمها ولاخشية على كل حال من تطبيق أحكامها على شركاتنا المصرية بعد أن دل الاحصاء على ان حوادثها بلغت من القلة حد الندرة . وأن خطوط رحلاتها إلى البلاد الأجنبية لاتقاس إلى جانب خطوط الطائرات الأجنبية المتشابكة المتلاحقة من مختلف الألوان والأنواع والأجناس فوق اقليم الدولة المصرية . وفضلا عن ذلك فقد ارتضت الشركات المصرية حدود هذه الاتفاقية وطالبت ملحة فى التعجيل بابرامها مادام خير البر عاجله .

بدأت تنافس مصر فى هذا المضمار بلاد أخرى فى الشرق الأوسط فلنحرص على أن لايفلت الزمام من أيدينا وأن يظل لنا قصب السبق وفخر الأولوية ولنحرص على أن نكون دائما عند حسن الظن بنا . ولتكن مصر أول دولة صدقت على هذه الاتفاقية الدولية كما كانت أول من وقعها من أعضاء مؤتمر روما ، ولتكن أول دولة أودعت وثائقها وأعملت نصوصها وطبقت أحكامها على بركة الله (١) .

أسيوط فى ٧ يناير سنة ١٩٥٣ .

الدكتور ضياء الدين صالح

المستشار بادارة قضايا الحكومة

ورئيس وفد مصر فى مؤتمر روما للطيران

الايداع

(١) وقع القصر الجمهورى وثائق التصديق على اتفاقية روما الدولية وارسلتها فعلا وزارة الخارجية المصرية إلى سفارة مصر بالولايات المتحدة فى مستهل شهر فبراير سنة ١٩٥٤ لتقوم بايداعها فى سكرتارية المنظمة الدولية للطيران المدنى وبعد انقضاء تسعين يوماً من تاريخ فحص الايداع يصدر فى مصر مرسوم اصدارها وينشر فى الوقائع المصرية ايذاناً بتطبيقها أمام المحاكم المصرية كأنها قانون من قوانين الدولة . وقد تبين أن مصر كانت أول دولة فى العالم أودعت فلم محفوظات المنظمة وثائق تصديقها وهذا فخرا لها .

١٧ فبراير سنة ١٩٥٤

(ض . ص)

تعليق
على توقيع الاتفاقية

الدول التى وقعت اتفاقية روما بمقر وزارة الخارجية الايطالية فى ظهر يوم الثلاثاء ٧ أكتوبر سنة ٩٥٢ هى الآتية :

مصر – الأرجنتين – البلجيك – البرازيل – الدانمرك – أسبانيا – فرنسا – اسرائيل – ايطاليا – ليبيريا – المكسيك – هولنده – الفلبين البرتغال – سويسرا – لوكسمبرج – تايلاند – جمهورية الدومنيك – (بريطانيا أخيرا) – واستراليا .

وبعد هذا التاريخ وقعت عليها دول أخرى حتى بلغ مجموعها حتى اليوم أكثر من واحد وعشرين دولة (١)

---

(١) اشتركت الولايات المتحدة الأمريكية فى مؤتمر روما بوفد برئاسة المستشار مستر نائلى ويتكون من سبعة أعضاء . وحضروا جميع جلسات المؤتمر وقد بلغت الأربعين جلسة وتناقشوا فى جميع المواد ولكن الروح التى كانت بادية عليهم كانت توحى بأن الولايات المتحدة لن توقع هذه الاتفاقية حرصا على مصالح شركات النقل الجوى الأمريكية المنتشرة فى جميع السماوات .

ومن عجب أن الوفد البريطانى فى مؤتمر روما برئاسة الميجور بومون صاحب مؤلف قانون الطيران فى بريطانيا وعضوية المستر ويلبر فورس من أساتذة قانون الطيران فى جامعتها ومعهما خمسة من الأعضاء الآخرين قد نهجوا منهج الوفد الأمريكى على الرغم من تعارض سياستهما فى الطيران وامتنعوا عن التوقيع رغما من اشتراكهم اشتراكا فعالا قريبا فى كل مادة من مواد هذه الاتفاقية وفى جميع جلساتها ولكنهم لم يظفروا باقناع مندوبى الدول الأخرى بوجهة نظرهم فكانت أغلبية الأصوات تتجه إلى عكس ما ترمى إليه أمريكا و بريطانيا أصحاب شركات الطيران العالمية الكبرى .

وقد اتبعهما فى الإحجام عن التوقيع استراليا وكندا والهند والسويد والنورويج .

(٢) مما يؤسف له إنه لم يحضر مندوب أية دولة من الدول العربية هذا المؤتمر ولقد حرصت إسرائيل على الاشتراك فيه . فكانت الوحيدة بعد مصر من منطقة الشرق الأوسط . ولقد نبهنا الى ضرورة العناية بتلافى ذلك فى المؤتمرات الدولية المستقبلة بجلسة اجتماع لجنة المواصلات بالجامعة العربية التى انعقدت بالقاهرة فى ١٧ يناير سنة ١٩٥٣ وأوصينا بانضمام دول الجامعة العربية الى اتفاقية روما وبالاشتراك فى مؤتمر تعديل اتفاقية فارسوفى باجتماع ريو دى جانيرو فى ٩٣٥/٨/٢٥

(٣) جاءت آخر الأنباء تؤكد أن بريطانيا وقعت فعلا اتفاقية روما عن طريق مندوبها فى مجلس المنظمة الدولية للطيران السير فردريك تاميس فى يوم ٢٢ ابريل سنة ١٩٥٣ ومن المتوقع إذن أن توقعها استراليا وكندا والهند والسويد والنرويج وأغلب الدول التى كانت إلى صفها فى المؤتمر .

ولقد جاءت نتيجة هذه التوقيعات القليلة العدد نسبياً مخيبة حقاً لآمال الطامعين التي كانت قد انعقدت على أن يظفر تعديل اتفاقية روما الأصلية التي وقعت في سنة ١٩٣٣ بعدد كبير جداً من توقيعات وتصديقات الدول (١) وخاصة القوية منها كالولايات المتحدة الأمريكية (وبريطانيا) وهي التي تتحمل الالتزامات وتقع على كاهلها أعباء دفع التعويضات نظرا لما تحدثه طائراتها القوية الثقيلة الوزن المحلقة في مختلف أجواء الأرض وبالتالي هي التي تحدث أغلب الأضرار على سطح أقاليم الدول المتعاقدة الأخرى . فجاء عدد التوقيعات في أغلبه من الدول التي تطمع في الإفادة من منافع هذه الاتفاقية الدولية ومن الانضمام المحتمل في المستقبل للدول العظمى ذات القوة الجوية الرائعة . ولقد دعى إلى حضور هذا المؤتمر مايقرب من الستين دولة فحضره مايقرب من الأربعين مضافاً اليها الهيئات الدولية المعنية بشئون الطيران في العام مثل الهيئات الممثلة لشركات النقل الجوي والهيئات الممثلة لشركات التأمين والهيئات الممثلة لنوادي الطيران وغيرها . (I.A.T.A.)

ومن الأسباب التي دعت إلى عدم الظفر بأكبر عدد من توقيعات الدول على اتفاقية روما هذه ، ماجاءت به نصوصها وما اشتملت عليه أبوابها وأحكامها ، فان فحوى تلك النصوص وماتعلق منها بوجه خاص بمبادئ المسئولية حمل الدول الكبرى على التردد في توقيعها هربا من المسئولية وتفاديا من الأعباء التي تلحق شركات التأمين وشركات النقل الجوي الكبرى التي تحمل جنسية تلك البلاد .

ذلك أن تحضير هذه الاتفاقية واعداد أعمالها كان مطبوعاً بالطابع الحكومي الرسمي لكل من الدول التي اشتركت في اعدادها . فكان من نتيجة ذلك أن تأثرت اتجاهاتها بالمصالح السياسية لكل دولة وتغلب لون الأنانية والأثرة على ألوان الفن وأحكام العلم ومبادئ الانسانية

(١) لقد وقعت ثم صدقت أو انضمت إلى إتفاقية شيكاغو الدولية للطيران المدني حتى يناير سنة ١٩٥٤ دول بلغ عددها (٦٣) دولة كان آخرها اليابان حيث يبدأ نفاذ الإتفاقية بالنسبة لها في ٨ أكتوبر سنة ١٩٥٣

المجردة ، وأسس العدالة المطلقة . وأصدق مثل يضرب للناس فى هذا الصدد ، ما كان من أمر اتفاقية جنيف سنة ١٩٤٨ بشأن موضوع الحقوق المرتبة على الطائرات[٢] ، تلك الاتفاقية التى لم تظفر حتى اليوم إلا بتصديق دولتين فقط من تلك الدول القليلة التى وقعتها . . . فهل هذا هو أيضاً المصير الذى يتربص باتفاقية روما[١] ؟ ! . . .

من أجل هذا نوصى مخلصين ملحين بأن يبادر العالم إلى تعديل سياسة اعداد هذه الاتفاقيات الفنية العلمية السلمية تعديلا جوهريا . . . وفى احكام تكوين المنظمة الدولية للطيران المدنى ما يعين تماماً على اجراء هذا التعديل حتى يمكن ضمان نجاح هذه الاتفاقيات بانضمام أكبر عدد ممكن اليها من الدول المتمدينة ذات الشأن الخطر فى عالم الطيران ، فتتذوق الإنسانية حلاوة ثمارها وتنعم طويلا بخيرات آثارها . . .

الدكتور ضياء الدين صالح

المستشار

أنظر فى هذا الموضوع

(١) مؤلف البروفسور موريس ليموان فى قانون الطيران طبعة باريس سنة ١٩٤٧ الصفحات من ٦٦—٦٨ و ٦١٨ إلى ٦٤٧

(٢) مؤلف البروفسور ميشيل جوجلار فى قانون الطيران طبعة باريس سنة ١٩٥٢ الصفحات من ١٨٥ إلى ٢٢٠ تماماً .

(٣) كتاب جان لاكور طبعة لوزان سنة ١٩٥١ صفحات ١٧٩ — ٢١٥

---

(١) وقعت استراليا إتفاقية روما فى مقر المنظمة الدولية للطيران بمدينة مونتريال فى ١٩ أكتوبر سنة ١٩٥٣ وبذلك يكون عدد الدول التى وقعت حتى أول نوفمبر سنة ١٩٥٣ هى ٢١ دولة .

(٢) راجع أحكامها فى آخر هذا الباب .

٣ - فارســـــوفى

١٩٢٩

النقل الجوى

وبروتوكول ريو ديجانيرو

١٩٥٣

Convention of Warsaw

LA CONVENTION DE VARSOVIE

1929

اتفاقية فارسوفى الدولية [1]

للنقل الجوى

١٢ أكتوبر سنة ١٩٢٩

نبذة تاريخية

فى ١٧ أغسطس سنة ٩٢٣ أحاط الرئيس بوانكاريه رئيس مجلس الوزراء الفرنسى ، بعض حكومات الدول الأجنبية علما عن الطريق الدبلوماسى بأنه قد قدم إلى مكتب المقترحات البرلمانية بمجلس النواب الفرنسى مشروع قانون هام فى شأن مسئولية الناقل الجوى وكان هذا المشروع هوفى واقع الأمر ماتمخض عنه فعلا بعد قليل من الزمن القانون الفرنسى الصادر فى ٣١ مايو سنة ٩٢٤ بشأن الملاحة الجوية فى فرنسا ، وهو القانون الجارى تطبيقه حتى اليوم فيها . وافاد بوانكاريه بأن هذا الموضوع ينبغى ان يكون تنظيمه اصالة فى نطاق الدول جميعاً وانه يرى بحثه فى الميدان الدولى لأهميته القصوى .

وفى ٣٠ يونيو سنة ٩٢٥ وافى المسيو بريان وزير خارجية فرنسا نفس حكومات الدول الأجنبية التى سبق ان اتصل بها رئيسه بوانكاريه بمشروع أولى لاتفاقية فى موضوع مسئولية الناقل وكان مقررا ان تكون موضع بحث فى أول مؤتمر دولى للقانون الخاص للطيران وقد انعقد فعلا فى باريس بتاريخ ٢٦ أكتوبر من نفس ذلك العام .

وقد خلق المؤتمر لجنة دولية فنية من خبراء التشريع الجوى اسموها (C.I.T.E.J.A.) عهدوا اليها بمهمة ضمان استمرار الأعمال والبحوث المتعلقة بهذا الموضوع .

---

(١) نبادر إلى التنبيه إلى أن مصر لم تشترك بعد فى إتفاقية فارسوفى الدولية للنقل الجوى ولا فى بروتوكول ريوديجانيرو بتعديل بعض أحكامها ، ولكنها بدأت تتنبه إلى بالغ أهمية هذه الإتفاقية ولسوف تحرص على المبادرة إلى الانضمام اليها فى أقرب وقت وعن أقصر طريق بمشيئة الله .

وقد كان المشروع الفرنسى المبدئى الذى أكملته وصاغته فيما بعد اللجنة الدولية الفنية لخبراء التشريع الجوى هو الذى أقرته الدول عند اجتماعها فى المؤتمر الثانى للقانون الدولى الخاص للطيران الذى انعقد فى أكتوبر سنة ٩٢٩ بمدينة فارسوفى عاصمة بولنده ومن هنا أطلق على هذه الاتفاقية اسم البلد الذى انعقد المؤتمر فيه لبحثها واقرارها . ثم وقعت عليها وصدقت على أحكامها أو انضمت اليها فيما بعد مايقرب من ٨٥ دولة حتى اليوم وليست مصر من بينها .

فلما ان شاخت وتقادم العهد عليها . وانعدم التوافق بين أحكامها العتيقة والمبادئ الفنية الجديدة للطيران وعلى وجه الخصوص فى ميدان النقل الجوى اقتضى الأمر ضرورة البت فى التعجيل بتعديلها ، ذلك التعديل الذى ظهر أول ماظهر فى صراحة ووضوح تحت قبة لوكاندة هليوبوليس ضاحية القاهرة حيث انعقدت اللجنة القانونية الدولية للطيران بناء على دعوة من الحكومة المصرية لكافة الدول الأعضاء فى عام ١٩٤٦

ثم فحص بعد ذلك هذا الاقتراح فى الدورات الأربعة الأولى لانعقاد اللجنة القانونية الدولية فى بروكسل سنة ١٩٤٧ ثم جنيف ولشبونه سنة ٩٤٨ ثم فى مونتريال سنة ٩٤٩ وكان هذا البحث هو الموضوع الوحيد شغل علماء قانون الطيران فى الدورة الثامنة بمدينة مدريد سنة ١٩٥١ ولم تلب مصر مع ذلك الدعوة التى وجهت اليها للاشتراك فى التعديل . وفى اجتماع مدريد تم الاتفاق على بعض مبادئ معينة لتكون أساسا سليما يجرى على مقتضاه التعديل الشامل المنشود .

شكلت منذ ذلك الحين لجنة فرعية برئاسة الصاغ بومون مندوب بريطانيا الدائم فى اللجنة القانونية الدولية وهو مؤلف المرجع الانجليزى الضخم فى مادة تشريعات الطيران البريطانية . وأوكلوا إلى هذه اللجنة

المبادرة إلى وضع مشروع التعديل أو قل مشروع الاتفاقية الجديدة لتوحيد أحكام النقل الجوى . وانعقدت هذه اللجنة الفرعية فى باريس فى غضون شهر يناير سنة ١٩٥٢ وأعدت بالفعل مشروعا هو الذى كان معروضاً على أعضاء اللجنة القانونية الدولية فى دورتها التاسعة بمدينة ريودى جانير وعاصمة البرازيل فى ٢٥ أغسطس سنة ١٩٥٣ . وقد مثل مصر فى هذا الاجتماع الاستاذ عادل حسيب سكرتير المفوضية المصرية لدى حكومة البرازيل ووافى الحكومة المصرية بتقرير قيم دقيق عن كل ما دار فى جلسات اللجنة التى ظلت تنعقد حتى آخر اجتماع لها فى ٩ سبتمبر سنة ١٩٥٣ .

الدكتور ضياء الدين صالح المستشار

ومندوب مصر الدائم

فى اللجنة القانونية الدولية للطيران

Voir :

(1) Marcel Le Goff — Traité de Droit Aérien Paris 1943 ; pag 811 à 825).

(2) Maurice Lemoine — Traité de Droit Aérien Paris 1947 ; page 63 et 383 à 390.

(3) Shawcross & Beaumont, on Oir Law, London [1951 pages 583 to 575 (D.S.)]

اتفاقية فارسوفى الدولية[1]

لتوحيد بعض قواعد النقل الجوى الدولى

LA CONVENTION DE VARSOVIE. 1929

١٢ أكتوبر سنة ١٩٢٩

الفصل الأول

الموضوع — تعاريف

(المادة ١)

١ — تسرى هذه الاتفاقية على كل نقل دولى للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع يتم على طائرة فى مقابل أجر ، كما تسرى على عمليات النقل التى تقوم بها مجانا على طائرة احدى موسسات النقل الجوى .

٢ — يعتبر « نقلا دوليا » فى عرف هذه الاتفاقية ، كل نقل يشترط فيه الأطراف المتعاقدون أن تكون نقطتا القيام والوصول ، سواء أكان هناك انقطاع للنقل أو كان هناك نقل من طائرة الى أخرى أم لم يكن ، واقعتين إما فى اقليم طرفين ساميين متعاقدين ، وإما فى اقليم طرف واحد من الأطراف المتعاقدين ، فى حالة ما اذا نص على حصول رسو جوى فى اقليم خاضع لسيادة دولة أخرى أو لامارتها أو لانتدابها أو لسلطانها ، ولو كانت هذه الدولة غير متعاقدة .

ولا يعتبر نقلا دوليا فى عرف هذه الاتفاقية ، النقل بغير وجود مثل هذا الرسو الجوى بين الأقاليم الخاضعة لسيادة أو لإمارة أو لانتداب أو لسلطة نفس الطرف السامى المتعاقد .

---

(١) تولى نقلها إلى العربية الدكتور ضياء الدين صالح المستشار بادارة قضايا الحكومة ومندوب مصر الدائم باللجنة القانونية الدولية للطيران .

(٢) راجع مؤلف شوكروص و بومون بالانجليزية فى قانون الطيران طبعة لوندره سنة ١٩٥١ صفحة ٦٨٣ تجد نصوص الإتفاقية بالانجليزية وصفحة ٥٦٣ تجد نصوصها بالفرنسية .

٣ — النقل الذى يتولاه عدد من الناقلين بطريق الجو على التتابع يفترض فيه عند تطبيق هذه الاتفاقية أنه نقله واحدة اذا اعتبر الأطراف أنه عملية واحدة سواء أكان الاتفاق بشأنه قد أبرم فى صورة عقد واحد أو أكثر. ولاتفقده صفته الدولية لزوم تنفيذ أحد العقود أو بعضها تنفيذاً كاملا فى اقليم يكون خاضعا لسيادة أو لإمارة أو لانتداب أو لسلطة طرف واحد من الأطراف السامين المتعاقدين .

(المادة ٢)

١ — تسرى هذه الاتفاقية على عمليات النقل التى تتولاها الدولة أو الأشخاص القانونية الأخرى فى عرف القانون العام فى الأحوال المنصوص عليها فى المادة الأولى .

٢ — ولاتسرى أحكام هذه الاتفاقية على عمليات النقل التى تحكمها الاتفاقيات الدولية للبريد .

الفصل الثانى

مستندات النقل

Titres de Transport (1)

القسم الأول — تذكرة السفر

Billet de Passage (2)

(المادة ٣)

١ — يتعين على الناقل ، عند نقل الركاب ، أن يسلمهم تذكرة سفر تشتمل على البيانات الآتية :

(ا) مكان وتاريخ اصدارها .

(ب) نقطتى القيام والوصول .

---

(1) Documents of Carriage.

(2) Passenger Ticket.

(ج) المحطات المنصوص عليها مع الاحتفاظ للناقل بحقه فى أن يشترط أن يكون فى وسعه تعديلها فى حالة الضرورة وذلك دون أن يؤدى هذا التعديل إلى زوال الصفة الدولية عن النقل .

(د) اسم وعنوان الناقل أو الناقلين .

(هـ) النص على أن النقل يخضع لنظام المسئولية المقررة فى هذه الاتفاقية .

٢ — لا يؤثر على قيام عقد النقل أو على صحته ، عدم وجود التذكرة أو عدم صحتها أو ضياعها ، بل يظل العقد خاضعا للأحكام المنصوص عليها فى هذه الاتفاقية .

على أنه اذا قبل الناقل راكبا لم تسلم اليه تذكرة سفر فليس له أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التى تعفيه من المسئولية أو تحد منها .

القسم الثانى — استمارات نقل الأمتعة

Bulletin de Bagages (1)

(المادة ٤)

١ — يتعين على الناقل ، عند نقل الأمتعة فيما عدا الحاجيات الخفيفة الشخصية التى يحتفظ بها الراكب ، أن يسلمه استمارة نقل أمتعة .

٢ — وتحرر استمارة نقل الأمتعة من صورتين ، احداهما للراكب والأخرى للناقل .

٣ — ويجب أن تشتمل استمارة نقل الأمتعة على البيانات الآتية :

(ا) مكان وتاريخ اصدارها .

(ب) نقطتى القيام والوصول .

(1) Luggage Ticket

(ج) اسم وعنوان الناقل أو الناقلين .

(د) رقم تذكرة السفر.

(هـ) النص على أن يكون تسليم الأمتعة إلى حامل الاستمارة .

(و) عدد الطرود ووزنها .

(ز) مقدار القيمة المبينة فى الاقرار بالتطبيق لأحكام الشطرة الثانية من المادة (٢٢) .

(ح) النص على أن النقل يخضع لنظام المسئولية المقررة فى هذه الاتفاقية .

٤ — لا يؤثر على قيام عقد النقل أو على صحته ، عدم وجود الاستمارة أو عدم صحتها أو ضياعها ، بل يظل العقد خاضعا للأحكام المنصوص عليها فى هذه الاتفاقية .

على أنه اذا قبل الناقل أمتعة لم تسلم عنها استمارة أو اذا كانت الاستمارة غير مشتملة على البيانات المشار اليها قرين الحروف (د ، و ، ح) فليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التى تعفيه من المسئولية أو تحد منها.

القسم الثالث — خطاب النقل الجوى

Lettre de Transport Aérien (1)

(المـادة ٥)

١ — لكل ناقل بضائع الحق فى أن يطلب من المرسل منه اعداد وتسليم مستند يطلق عليه اسم (خطاب النقل الجوى) ، ولكل مرسل منه الحق فى أن يطلب إلى الناقل قبول هذا المستند .

(1) Air Congignment Note.

٢ — على أن عدم وجود هذا المستند ، أو عدم صحته ، أو ضياعه لايؤثر على قيام عقد النقل ولا على صحته بل يظل العقد خاضعا للأحكام المقررة فى هذه الاتفاقية وذلك مع عدم الاخلال بأحكام المادة التاسعة .

(المادة ٦)

١ — يعد المرسل منه خطاب النقل الجوى من ثلاث صور أصلية ويسلمه مع البضاعة [1] .

٢ — وتتضمن الصورة الأولى ذكر عبارة (للناقل) ويوقع عليها المرسل منه . وتتضمن الصورة الثانية ذكر عبارة (للمرسل اليه) ويوقع عليها كل من المرسل منه والناقل وترفق هذه الصورة بالبضاعة .

أما الصورة الثالثة فيوقع عليها الناقل ويسلمها إلى المرسل منه عند قبوله البضاعة .

٣ — وعلى الناقل أن يوقع بامضائه بمجرد قبوله البضاعة .

٤ — ويجوز أن يستعاض عن امضاء الناقل بوضع طابع ، أما امضاء المرسل منه فيجوز أن يكون مطبوعا أو أن يستعاض عنه بطابع .

٥ — اذا كان الناقل هو الذى أعد خطاب النقل الجوى ، بناء على طلب المرسل منه ، فيعتبر أنه يعمل لحساب المرسل منه مالم يثبت عكس ذلك .

(المادة ٧)

لناقل البضائع الحق فى أن يطلب إلى المرسل منه اعداد خطابات مختلفة للنقل الجوى اذا تعددت الطرود .

---

(1) Blanc-Dannery — La Convention de Varsovie, Thèse Paris 1933—

(المادة ٨)

يجب أن يشتمل خطاب النقل الجوى على البيانات الآتية :

(ا) المكان الذى أنشئ فيه المستند والتاريخ الذى أعد فيه .

(ب) نقاط القيام والوصول .

(ج) المحطات المنصوص عليها ، مع الاحتفاظ للناقل بحقه فى أن يشترط أن يكون فى وسعه تعديلها فى حالة الضرورة وذلك دون أن يؤدى هذا التعديل إلى زوال الصفة الدولية عن النقل .

(د) اسم وعنوان المرسل منه .

(ه) اسم وعنوان الناقل الأول .

(و) اسم وعنوان المرسل اليه ، اذا اقتضى الأمر .

(ز) نوع البضاعة .

(ح) عدد وأرقام الطرود وطريقة تغليفها أو تعبئتها وعلاماتها المميزة لها

(ط) وزن وكمية البضاعة وحجمها أو أبعادها .

(ى) الحالة الظاهرة للبضاعة وتغليفها أو تعبئتها .

(ك) أجرة النقل اذا اشترط ذلك وتاريخ ومكان دفعها وذكر الشخص الذى عليه أن يدفعها .

(ل) اذا أرسلت البضاعة على أساس التسليم مقابل الدفع ، فيذكر ثمن البضاعة ومايكون قد تكلفته من مصاريف.

(م) مقدار القيمة المبينة فى الاقرار بالتطبيق لأحكام الشطرة الثانية من المادة (٢٢) .

(ن) عدد صور خطاب النقل الجوى[1] .

(س) المستندات المسلمة إلى الناقل لارفاقها بخطاب النقل الجوى .

(ع) مهلة النقل وبيان موجز عن الطريق المزمع اتباعه (عن طريق كذا) اذا كان ذكرها مشترطا (via) .

(ف) النص على أن النقل يخضع لنظام المسئولية المقررة فى هذه الاتفاقية .

(المادة ٩)

اذا قبل الناقل بضائع لم يعد لها خطاب نقل جوى أو اذا كان هذا الخطاب غير مشتمل على كافة البيانات المشار اليها فى المادة (٨) (أ الى ط داخله فيها وكذلك ف) فليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التى تعفيه من المسئولية أو تحد منها .

(المادة ١٠)

١ — يكون المرسل منه مسئولا عن صحة البيانات والاقرارات المتعلقة بالبضاعة التى يدرجها فى خطاب النقل الجوى .

٢ — ويتحمل مسئولية أى ضرر يلحق بالناقل أو بأى شخص آخر من جراء بياناته واقراراته المخالفة للقوانين أو غير الصحيحة أو الناقصة .

(المادة ١١)

١ — يعتبر خطاب النقل الجوى حجة ، على أن العقد قد أبرم وعلى أن البضاعة قد سلمت مع شروط النقل ما لم يقم الدليل على عكس ذلك .

---

(1) *Voir* Albert Rabut — La Convention de Varsovie, Paris 1952—

٢ – وتعتبر البيانات الوارد ذكرها فى خطاب النقل الجوى بشأن وزن البضاعة وأبعادها وتغليفها أو تعبئتها وكذلك بشأن عدد الطرود حجة ما لم يقم الدليل على عكس ذلك . أما البيانات المتعلقة بكمية البضاعة وحجمها وحالتها فلا تعتبر حجة على الناقل ما لم يكن قد تحقق من صحتها بنفسه وذلك بحضور المرسل منه ، وتم اثبات ذلك فى خطاب النقل الجوى أو إذا تعلق الأمر ببيانات تمت إلى الحالة الظاهرة للبضاعة .

(المادة ١٢)

١ – مع عدم الاخلال بتنفيذ جميع الالتزامات المترتبة على عقد النقل للمرسل منه حق التصرف فى البضاعة وذلك اما بسحبها من مطار القيام أو من مطار الوصول واما بوقفها فى أثناء الطريق عند أى هبوط للطائرة واما بطلب تسليمها فى جهة الوصول أو فى أثناء الطريق إلى شخص آخر غير المرسل اليه المذكور فى خطاب النقل الجوى ، واما بطلب اعادتها إلى مطار القيام ، طالما أن استعماله لهذا الحق لايضر لابالناقل ولا بالمرسل منهم الآخرين ، وذلك كله مع مراعاة التزامه بدفع المصاريف المترتبة على ذلك .

٢ – على الناقل عنداستحالة تنفيذأوامر المرسل منه أن يخطره بذلك فوراً.

٣ – يكون الناقل مسئولا إذا أذعن لأوامر المرسل منه بالتصرف ، دون أن يقتضيه تقديم صورة خطاب النقل الجوى المسلمة اليه ، وذلك مع عدم الاخلال بحقه فى الرجوع على المرسل منه بشأن الضرر الذى قد يلحق من جراء ذلك بمن له قانوناً حيازة خطاب النقل الجوى .

٤ – بالتطبيق لأحكام المادة الثالثة عشرة الواردة بعد ، ينتهى حق المرسل منه حيث يبدأ حق المرسل اليه . على إنه إذا رفض المرسل اليه استلام خطاب النقل الجوى أو البضاعة ، أو إذا تعذر الاهتداء اليه ، استرد المرسل منه حقه فى التصرف .

(المادة ١٣)

١ – يكون للمرسل اليه الحق ، بمجرد بلوغ البضاعة نقطة الوصول ، أن يطلب إلى الناقل تسليم خطاب النقل الجوى اليه وأن يسلمه البضاعة مقابل دفع مبلغ المداينات وفى مقابل تنفيذ شروط النقل المبينة فى خطاب النقل الجوى وذلك فيما عدا الحالات المبينة فى المادة السابقة[1] .

٢ – على الناقل أن يخطر المرسل اليه بمجرد وصول البضاعة مالم ينص على خلاف ذلك .

٣ – إذا أقر الناقل بضياع البضاعة أو إذا لم تكن البضاعة قد وصلت بعد انقضاء مدة سبعة أيام من التاريخ الذى كان يتعين وصولها فيه ، حق للمرسل اليه أن يتمسك فى مواجهة الناقل بحقوقه الناشئة عن عقد النقل .

(المادة ١٤)

لكل من المرسل منه والمرسل اليه أن يتمسك عن نفسه بكافة الحقوق المخولة له بمقتضى أحكام المادتين ١٢ ، ١٣ سواء أعمل لمصلحته الشخصية أو عمل لمصلحة غيره وذلك بشرط قيامه بتنفيذ الالتزامات التى يفرضها العقد .

(المادة ١٥)

١ – لا يترتب على تطبيق المواد ١٢ ، ١٣ ، ١٤ أى ضرر لا فى العلاقات التى تربط بين المرسل منه والمرسل اليه فيما بينهما ، ولا فى العلاقات التى تقوم بين الغير الذين يستمدون حقوقهم أما من المرسل منه واما من المرسل اليه .

(1) Arnold Mac Nair — The law of the air, Londres.

٢ — ينبغى أن يثبت فى خطاب النقل الجوى كل شرط يرد مخالفاً لأحكام المواد ١٢ ، ١٣ ، ١٤

(المادة ١٦)

١ — على المرسل منه قبل تسليم البضاعة إلى المرسل اليه ، أن يقدم البيانات وأن يرفق بخطاب النقل الجوى المستندات اللازم توافرها لاستيفاء اجراءات الجمارك والعوائد والبوليس . ويكون المرسل منه مسئولا قبل الناقل عن كل ما قد يقع من أضرار ناشئة عن عدم وجود هذه البيانات والأوراق أو عدم كفايتها أو صحتها ما لم يوجد خطأ من جانب الناقل أو من جانب تابعيه .

٢ — ولا يلزم الناقل بفحص هذه البيانات والمستندات للتحقق من صحتها أو كفايتها .

الفصل الثالث

مسئولية الناقل

Responsabilité du Transporteur (1)

(المادة ١٧)

يكون الناقل مسئولا عن الضرر الذى يقع فى حالة وفاة أو جرح أو أى أذى بدنى آخر يلحق براكب إذا كانت الحادثة التى تولد منها الضرر قد وقعت على متن الطائرة أو فى أثناء أية عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم .

(المادة ١٨)

١ — يكون الناقل مسئولا عن الضرر الذى يقع فى حالة تحطيم أو ضياع أو تلف أمتعة مسجلة أو بضائع إذا كانت الحادثة التى تولد منها الضرر قد وقعت خلال النقل الجوى .

(1) **Liability of the Carrier.**

٢ — النقل الجوى ، وفقاً لفحوى الشطرة السابقة ، يتضمن المدة التى تكون فيها الأمتعة أو البضائع فى حراسة الناقل ، سواء أكان ذلك فى مطار أو على متن طائرة أو فى أى مكان آخر عند الهبوط خارج مطار.

٣ — لا تتضمن مدة النقل الجوى أى نقل برى أو بحرى أو نهرى يحدث خارج مطار . على أنه إذا حدث مثل هذا النقل عند تنفيذ عقد النقل الجوى بقصد الشحن أو التسليم أو النقل من طائرة إلى طائرة أخرى فان كل ضرر يحدث يفترض فيه أنه قد نجم ن حادثة وقعت خلال النقل الجوى ما لم يقم الدليل على عكس ذلك .

(المـادة ١٩)

يكون الناقل مسئولا عن الضرر الذى ينشأ عن التأخير فى نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو[١] .

(المـادة ٢٠)

١ — لا يكون الناقل مسئولا إذا أثبت أنه وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادى الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها .

٢ — ولا يكون الناقل مسئولا فى حالة نقل البضائع والأمتعة إذا أثبت أن الضرر تولد من خطأ فى الطيران أو قيادة الطائرة أو فى الملاحة وأنه هو وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة من كافة الوجوه الأخرى لتفادى وقوع الضرر .

(المـادة ٢١)

إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المصاب هو الذى تسبب عنه الضرر أو ساعد على وقوعه فللمحكمة بالتطبيق لأحكام قانونها الخاص أن تستبعد مسئولية الناقل أو تخفيفها .

---

(1) Beaumont — Legal prescriptions relating to liability of Commercial air-Carriers. I.A.T.A. bulletin No. 4 1947.

(المادة ٢٢)

١ – فى حالة نقل الأشخاص تكون مسئولية الناقل قبل كل راكب محدودة بمبلغ مقداره ١٢٥ الف فرنك[1]. على أنه فى الحالة التى يجيز فيها قانون المحكمة المعروض عليها النزاع أن يكون التعويض فى صورة ريع (مرتب) (sous forme de rente) فلايجوز أن يزيد رأس المال عن الحد المذكور . ومع ذلك يجوز للراكب بناء على اتفاق خاص مع الناقل ، أن يحدد للمسئولية مبلغاً أكبر .

٢ – وفى حالة نقل الأمتعة المسجلة أو البضائع تكون مسئولية الناقل محددة بمبلغ مقداره ٢٥٠ فرنكاً عن كل كيلو جرام ، ما لم يقدم المرسل منه عند تسليم الطرد إلى الناقل اقراراً خاصاً يبين فيه مدى ما يعلقه من أهمية على تسليمه إلى المرسل اليه وما لم يدفع مقابلا لذلك رسما إضافياً إذا لزم الأمر . وعند ئذ يكون الناقل ملزماً بأن يدفع التعويض بحيث لا يتجاوز حد المبلغ المبين فى الاقرار ما لم يقم الناقل الدليل على أن هذا المبلغ يجاوز مدى الأهمية الحقيقية التى علقها المرسل منه على تسليم الطرد .

٣ – أما فيما يتعلق بالحاجيات التى يحتفظ بها الراكب فى حراسته فتكون مسئولية الناقل محدودة بمبلغ خمسة آلاف فرنك لكل راكب .

٤ – ويكون تقدير المبالغ المبينة أعلاه بواقع الفرنك الفرنسى الذى يشتمل على ٦٥ مليجراما من الذهب عيار ٦٠٠ من الألف من الذهب الخالص . وتكون قابلة للتحويل إلى أرقام دائرة فى كل عملة وطنية .

(المادة ٢٣)

كل شرط يهدف إلى اعفاء الناقل من مسئولية أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين فى هذه الاتفاقية يكون باطلا وكأنه لم يكن ، على أن بطلان هذا الشرط لا يترتب عليه بطلان العقد الذى يظل مع ذلك خاضعاً لأحكام هذه الاتفاقية .

---

(١) أوصت اللجنة القانونية الدولية فى اجتماع دورتها التاسعة بمدينة ريودیجانيرو بالبرازيل فى ٢٥ أغسطس سنة ١٩٥٣ لتعديل اتفاقية فارسوفى برفع مبلغ التعويض إلى ٦٠ ٪ من قيمته الحاليه . (ض ٠ ص)

(المادة ٢٤)

١ – لا يجوز رفع دعوى المسئولية فى أية صورة كانت ، فى الحالات المنوه عنها فى المادتين ١٨ ، ١٩ إلا وفقاً للأوضاع وفى الحدود المقررة فى هذه الاتفاقية .

٢ – وتسرى أيضاً أحكام الشطرة السابقة على الحالات المنوه عنها فى المادة السابعة عشرة دون إخلال بتحديد الأشخاص الذين لهم حق التقاضى ولا بحقوق كل منهم .

(المادة ٢٥)

١ – ليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التى تعفيه من المسئولية أو تحد منها إذا كان الضرر قد تولد من غشه أو من خطأ يراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلا للغش[1] .

٢ – وكذلك يحرم الناقل من هذا الحق ، إذا أحدث الضرر فى نفس الظروف ، أحد تابعيه فى أثناء تأديته لأعمال وظيفته .

(المادة ٢٦)

١ – يعتبر استلام الأمتعة والبضائع دون اعتراض من جانب المرسل اليه قرينة على أن البضائع قد تم تسليمها فى حالة جيدة ووفقاً لسند النقل مالم يقم الدليل على عكس ذلك .

٢ – على المرسل اليه أن يوجه احتجاجاً إلى الناقل ، فى حالة التلف بمجرد اكتشافه . وعلى الأكثر فى مهلة ثلاثة أيام إذا تعلق الأمر بالأمتعة وسبعة أيام إذا تعلق الأمر بالبضائع تحسب من تاريخ استلامها . أما فى حالة التأخير فينبغى توجيه الاحتجاج فى مهلة أقصاها أربعة عشر يوماً تحسب من اليوم الذى تكون فيه الأمتعة أو البضاعة قد وضعت تحت تصرفه .

---

(١) اقترحت اللجنة القانونية الدولية فى اجتماع ريوديجانيرو سنة ١٩٥٣ إدخال تعديل جوهرى على هـذا النص ووافق مندوبو أغلب الدول عليه . راجع مذكرتنا التفسيرية الملحقة بهذه الاتفاقية فيما بعد .

٣ — يجب أن يثبت كل احتجاج فى شكل تحفظ على سند النقل أو فى صورة محرر آخر يرسل فى المدة المقررة لهذا الاحتجاج .

٤ — فاذا لم يوجه الاحتجاج فى المدد المنصوص عليها كان مصير كل دعوى تقام ضد الناقل الحكم بعدم قبولها إلا فى حالة التدليس من جانبه .

(المادة ٢٧)

فى حالة وفاة المدين تقام دعوى المسئولية فى الحدود المقررة فى هذه الاتفاقية ضد من يخلفونه (ses ayants droit) .

(المادة ٢٨)

١ — يقيم المدعى دعوى المسئولية فى اقليم أحد الأطراف السامين المتعاقدين ، وفقاً لما يختار : إما أمام محكمة موطن الناقل أو محكمة المركز الرئيسى لنشاطه أو محكمة الجهة التى يكون له فيها منشأة تولت عنه ابرام العقد بمعرفتها وإما أمام محكمة جهة الوصول .

٢ — وينظم قانون محكمة النزاع إجراءات الدعوى .

(المادة ٢٩)

١ — تقام دعوى المسئولية فى بحر سنتين اعتباراً من تاريخ بلوغ الطائرة جهة الوصول أو من اليوم الذى كان يتعين وصول الطائرة فيه أو من تاريخ وقف النقل وإلا سقط الحق فى رفع الدعوى .

٢ — ويعين قانون محكمة النزاع طريقة احتساب المهلة المشار اليها .

(المادة ٣٠)

١ — فى حالات عمليات النقل التى يحكمها التعريف المذكور فى الشطرة الثالثة من المادة الأولى والتى يتولاها على التعاقب عدد من الناقلين ،

يخضع كل ناقل يكون قد قبل ركاباً أو أمتعة أو بضائع للقواعد المقررة فى هذه الاتفاقية ، ويعتبر طرفاً من الأطراف المتعاقدين فى عقد النقل طالما كان هذا العقد متعلقاً بمرحلة النقل التى تكون قد تمت تحت رقابته .

٢ — وفى حالة مثل النقل المذكور لا يجوز للراكب أو لمن يخلفه الرجوع إلا على الناقل الذى وقعت الحادثة أو التأخير فى مرحلة النقل التى تولاها ، وذلك ما لم يكن الناقل الأول ، بناء على مشارطة صريحة ، قد أمن على المسئولية عن الرحلة برمتها .

٣ — فاذا تعلق الأمر بأمتعة أو ببضائع فللمرسل منه حق الرجوع على الناقل الأول وعلى المرسل اليه الذى له على الناقل الأول حق الاستلام ولكل من هذا وذاك ، فضلا عما تقدم ، مقاضاة الناقل الذى تولى مرحلة النقل التى وقع خلالها التحطيم أو الضياع أو التلف أو التأخير . ويكون هؤلاء الناقلون مسئولين على وجه التضامن قبل المرسل منه والمرسل اليه .

الفصل الرابع

أحكام خاصة بعمليات النقل المشتركة[1]

(المادة ٣١)

١ — فى حالة عمليات النقل المشتركة التى يكون شطر منها بطريق الجو وشطر آخر منها بأية وسيلة أخرى للنقل ، لا تسرى أحكام هذه الاتفاقية إلا على النقل الجوى وبشرط أن يتوافر فى هذا النقل مقتضى أحكام المادة الأولى .

٢ — ليس فى هذه الاتفاقية ما يمنع الاطراف المتعاقدين ، عند ما يقومون بعمليات نقل مشتركة من أن يدرجوا فى سند النقل الجوى

(1) Dispositions relatives aux Transports Combinés. Provisions relating to Combined Carriage.

شروطاً تتعلق بوسائل أخرى للنقل مع ضرورة مراعاة أحكام هذه الاتفاقية فيما يتعلق منها بالنقل الجوى .[1]

الفصل الخامس

أحكام عامة ونهائية

Dispositions générales et finales.

(المـادة ٣٢)

تكون باطلة جميع شروط عقد النقل وجميع الاتفاقيات الخاصةالسابقة على وقوع الضرر التى بمقتضاها يخالف الأطراف المتعاقدون قواعد هذه الاتفاقية سواء أكان ذلك بتعيين القانون الواجب التطبيق ، أمبتعديل قواعد الاختصاص . ومع ذلك يجوز ، عند نقل البضائع . الالتجاء إلى شروط التحكيم فى حدود هذه الاتفاقية وذلك فى حالة ما إذا كان التحكيم سيجرى فى جهات اختصاص المحاكم المنصوص عليها فى المادة ٢٨ شطرة أولى .

(المـادة ٣٣)

ليس فى أحكام هذه الاتفاقبة ما يمنع الناقل من رفض إبرام عقد للنقل أو من وضع قواعد بشرط ألا تتعارض مع نصوص هذه الاتفاقية .

(المـادة ٣٤)

لاتسرى هذه الاتفاقية على عمليات النقل الجوية الدولية التى تتولاها مؤسسات الملاحة الجوية على سبيل التجارب الأولى ، بقصد إنشاء خطوط ملاحة جوية منتظمة ، وكذلك لاتسرى هذه الاتفاقية على عمليات النقل التى تتم فى ظروف غير عادية خارجا عن كل عمليةمألوفة فى الاستغلال الجوى .

---

(1) Goedhuis — La Convention de Varsovie, La Haye, Nijhoff 1933—

(المادة ٣٥)

حيث ينص فى هذه هذه الاتفاقية على أيام ، فتكون هذه الأيام هى الأيام العادية وليست أياما عمالية [١] .

(المادة ٣٦)

حررت هذه الاتفاقية باللغة الفرنسية من نسخة واحدة لتظل محفوظة بقلم المحفوظات بوزارة الخارجية البولونية ، ويجب أن تسلم منها صورة طبق الأصل مصدقا عليها عن طريق الحكومة البولونية إلى حكومة كل من الأطراف السامين المتعاقدين .

(المادة ٣٧)

١ — يتعين التصديق على هذه الاتفاقية . وتودع الوثائق الخاصة بالتصديق قلم محفوظات وزارة الخارجية البولونية وعلى هذه الأخيرة أن تخطر بحصول هذا الايداع حكومة كل من الأطراف السامين المتعاقدين.

٢ — يسرى مفعول هذه الاتفاقية بين خمسة من الأطراف السامين المتعاقدين بمجرد تصديقهم عليها ابتداء من اليوم التسعين اللاحق لايداع التصديق الخامس . ويسرى مفعولها بعد ذلك بين الأطراف السامين المتعاقدين الذين سبقوا إلى التصديق عليها وبين الطرف السامى المتعاقد الذى يودع وثيقة تصديقه فيما بعد ابتداء من اليوم التسعين اللاحق لتاريخ هذا الايداع .

٣ — وعلى حكومة جمهورية بولونيا أن تتولى اخطار حكومة كل من الأطراف السامين المتعاقدين بتاريخ بدأ العمل بهذه الاتفاقية وكذلك بتاريخ ايداع كل وثيقة من وثائق التصديق .

---

(1) Knauth — Air Carriers Liability in Comparative Law. A.L.R. vol. 7 No. 3.

(المـادة ٣٨)

١ – تظل هذه الاتفاقية بعد سريان مفعولها مرحبة بانضمام جميع الدول اليها .

٢ – ويتم الانضمام بموجب اخطار يوجه إلى حكومة جمهورية بولونيا التى يتعين عليها ابلاغ أمر هذا الاخطار إلى حكومة كل من الأطراف السامين المتعاقدين[1] .

٣ – ويولد الانضمام آثاره ابتداء من اليوم التسعين اللاحق لتاريخ الاخطار الموجه إلى حكومة جمهورية بولونيا .

(المـادة ٣٩)

١ – لكل من الأطراف السامين المتعاقدين أن ينقض هذه الاتفاقية بموجب اخطار يوجه إلى حكومة جمهورية بولونيا التى يتعين عليها ابلاغ أمر هذا الاخطار فورا إلى حكومة كل من الأطراف السامين المتعاقدين .

٢ – ويولد نقض الاتفاقية آثاره بعد ستة أشهر من الأخطار بهذا النقض وتقتصر هذه الآثار على الطرف الذى تقدم برغبته فى النقض .

(المـادة ٤٠)

١ – للأطراف السامين المتعاقدين وقت التوقيع على الاتفاقية أو ايداع وثائق التصديق أو انضمامهم أن يقرروا أن موافقتهم على هذه الاتفاقية لا تمتد أثرها على كل أو بعض مستعمراتهم أو محمياتهم أو الأقاليم الواقعة تحت انتدابهم أو أى اقليم آخر خاضع لسيادتهم أو لسلطتهم أو أى اقليم تابع لامارتهم .

٢ – ومن ثم يجوز لهم فيما بعد الانضمام منفردين باسم كل أو بعض مستعمراتهم أو محمياتهم أو الأقاليم الواقعة تحت انتدابهم أو أى اقليم

(1) Knauth — Some notes on the Warsaw Convention of 1929 j.A L. 1947. p. 44—

آخر خاضع لسيادتهم أو لسلطتهم أو أى اقليم تابع لامارتهم وهى تلك المستعمرات أو الأقاليم التى استبعدت من اقرارهم الأصلى .

٣ — ويجوز للأطراف السامين المتعاقدين أيضا مع مراعاة أحكام هذه الاتفاقية نقضها منفردين كما يجوز لهم نقضها باسم كل أو بعض مستعمراتهم أو محمياتهم أو الأقاليم الخاضعة لانتدابهم أو أى اقليم آخر خاضع لسيادتهم أو لسلطتهم أو أى اقليم آخر تابع لامارتهم .

(المادة ٤١)

لكل من الأطراف السامين المتعاقدين الحق بعد انقضاء سنتين على الأقل من تاريخ سريان مفعول هذه الاتفاقية فى طلب عقد مؤتمر دولى جديد ابتغاء البحث عن وجوه التحسين التى قد يتسنى ادخالها على هذه الاتفاقية . ولأى من الأطراف المذكورين أن يتوجه بطلبه لتحقيق هذا الغرض إلى حكومة الجمهورية الفرنسية التى عليها أن تقوم باتخاذ التدابير اللازمة لاعداد الدعوة إلى هذا المؤتمر .

حررت هذه الاتفاقية فى مدينة فارسوفى بتاريخ ١٢ أكتوبر سنة ١٩٢٩ وستظل مفتوحة للتوقيع عليها لغاية يوم ٣١ يناير سنة ١٩٣٠

*
* *

يلى بيان الدول الموقعة أو المنضمة

Voir Ripert — La Convention de Varsovie et L'unification du droit privé aérien (journal de Droit Internationl 1930 p. 94—) D.S.

الدول التى اشتركت فى اتفاقية فارسوفى[1]

١٢ أكتوبر سنة ١٩٢٩

بيان تفصيلى بأسماء الدول التى وقعت ثم صدقت أو انضمت إلى هذه الاتفاقية حتى آخر عام ١٩٥١ وتاريخ التحاق كل منها :

١ — ألمانيا	٣٠ سبتمبر	سنة ١٩٣٣
٢ — استراليا	أول أغسطس	سنة ١٩٣٥
٣ — بلجيكا	١٣ يوليه	سنة ١٩٣٦
٤ — برمودا	٣ ديسمبر	سنة ١٩٣٤
٥ — البرازيل	٢ مايو	سنة ١٩٣١
٦ — بلغاريا	٢٥ يونيه	سنة ١٩٤٩
٧ — كندا	١٠ يونيه	سنة ١٩٤٧
٨ — سيلان	٣ ديسمبر	سنة ١٩٣٤
٩ — قبرص	٣ ديسمبر	سنة ١٩٣٤
١٠ — الدانمرك	٣ يوليه	سنة ١٩٣٧
١١ — دانتزج	١٨ مارس	سنة ١٩٣٥
١٢ — اسبانيا	٣١ مارس	سنة ١٩٣٠
١٣ — الولايات المتحدة الأمريكية ...	٣١ يوليه	سنة ١٩٣٤
١٤ — الحبشه	١٤ أغسطس	سنة ١٩٥٠
١٥ — فنلنده	٣ يوليه	سنة ١٩٣٧
١٦ — فرنسا ومستعمراتها	١٥ نوفمبر	سنة ١٩٣٢

(1) See Shawcross and Beaumont Air Law, London, Second edition 1951 page 575. Voir Albert Rabut, Paris 1952 page 45.

١٧ — جبل طارق	... ...	٣	ديسمبر	سنة	١٩٣٤
١٨ — اليونان	... ...	١١	يناير	سنة	١٩٣٨
١٩ — هونج كونج	... ...	٣	ديسمبر	سنة	١٩٣٤
٢٠ — المجر	... ...	٢٩	مايو	سنة	١٩٣٦
٢١ — الهنـد	... ...	٢٠	نوفمبر	سنة	١٩٣٤
٢٢ — ارلنده	... ...	٢٠	سبتمبر	سنة	١٩٣٥
٢٣ — ايسلنده	... ...	٢١	أغسطس	سنة	١٩٤٨
٢٤ — اسرائيل	... ...	٨	أكتوبر	سنة	١٩٤٩
٢٥ — ايطاليا	... ...	١٤	فبراير	سنة	١٩٣٣
٢٦ — كينيا	... ...	٣	ديسمبر	سنة	١٩٣٤
٢٧ — لتوانيا	... ...	١٥	نوفمبر	سنة	١٩٣٢
٢٨ — ليبريا	... ...	٢	مايو	سنة	١٩٤٢
٢٩ — لوكسمبورج	... ...	٧	أكتوبر	سنة	١٩٤٩
٣٠ — مالطه	... ...	٣	ديسمبر	سنة	١٩٣٤
٣١ — المكسيك	... ...	١٤	فبراير	سنة	١٩٣٣
٣٢ — النورويج	... ...	٣	يوليه	سنة	١٩٣٧
٣٣ — نيوزيلنده	... ...	٦	ابريل	سنة	١٩٣٧
٣٤ — أوغنده	... ...	٣	ديسمبر	سنة	١٩٣٤
٣٥ — الباكستان	... ...	٢٠	نوفمبر	سنة	١٩٣٤
٣٦ — فلسطين	... ...	٣	ديسمبر	سنة	١٩٣٤
٣٧ — هولنده	... ...	أول	يوليه	سنة	١٩٣٨

٣٨ — بولونيا...	١٥ نوفبر	سنة	١٩٣٢
٣٩ — البورتغال	٢٠ مارس	سنة	١٩٤٧
٤٠ — رومانيا	٨ يوليه	سنة	١٩٣١
٤١ — بريطانيا	١٤ فبراير	سنة	١٩٣٣
٤٢ — السويد	٣ يوليه	سنة	١٩٣٧
٤٣ — سويسرا	٩ مايو	سنه	١٩٣٤
٤٤ — تشيكوسلوفاكيا	١٧ نوفبر	سنة	١٩٣٤
٤٥ — شرق الأردن	١٧ ديسمبر	سنة	١٩٣٧
٤٦ — روسيا	٢٠ أغسطس	سنة	١٩٣٤
٤٧ — يوجوسلافيا	٢٧ مايو	سنة	١٩٣١

وفضلا عن ذلك فهناك ثمانية وثلاثين مقاطعة أخرى غير هذه الدول قد وقعت وصدقت أو انضمت إلى اتفاقية فارسوفى لتوحيد قواعد النقل الجوى حتى بلغ مجموعها حتى اليوم ٨٥ دولة ومقاطعة .

ومما يلفت النظر ان مصر وقد قفزت فى ميدان الطيران إلى السماكين وبلغت شأوا عظيما يبهر الأنظار ويسترعى اهتمام دول العالم قاطبة ظلت بغير مبرر جدى بعيدة حتى اليوم عن هذه الاتفاقية رغم شديد الحاجة إلى أحكامها فى شأن النقل الجوى وفى صلب تشريعاتها الداخلية الوطنية. فلم تظفر الاتفاقية بتوقيع مصر التى لم توفق لتلبية الدعوة الأخيرة التى وجهتها اليها اللجنة القانونية الدولية لمنظمة الطيران ، وقد انعقدت فى دورتها التاسعة بمدينة ريودى جانيرو عاصمة البرازيل فى ٢٥ أغسطس سنة ١٩٥٣ وأخذت فى تعديل أحكام اتفاقية فارسوفى التى ظلت نافذة المفعول قرابة ربع قرن من الزمان . ومما يسجل فى هذا المجال على سبيل

الذكرى ان التفكير فى تعديل فارسوفى تبدى لأول مرة وخرج إلى دور الاقتراح الرسمى فى اجتماع الهيئات الدولية لخبراء تشريع الطيران (Le C.I.T.E.J.A.) الذى انعقد بدعوة رسمية من الحكومة المصرية فى مدينة هليوبوليس ابتداء من ١٤ نوفمبر سنة ٩٤٦ وانتهى إلى التوصيات الآتيـة :

(أولا) الدعوة إلى تعديل اتفاقية فارسوفى الموقعة ١٢ أكتوبر سنة ١٩٢٩ La Revision de cette Convention

(ثانيا) الدعوة إلى بحث مشروع اتفاقية عن سجل للطيران وموضوع الرهن الرسمى على الطائرات . Le Registre Aéronautique

(ثالثا) الدعوة إلى تنظيم وضع قائد الطائرة .

Le Statut du Commandant de l'Aéronef

(رابعا) العمل على انشاء مكتب أقليمى لمنطقة الشرق الأوسط يكون مقره مدينة القاهرة ويكون فرعا للمنظمة الدولية للطيران المدنى . وقد أنشيء فعلا .

راجع فى تعديل فارسوفى

(1) Jean Maniatopoulos — La Revision de la Covention de Varsovie (R.G.A. — 1946 p. 423).

(2) Jacques Lacombe — La Revision dee la Convention de Varsovie (R.G.A. — 1947 p. 408).

(3) J. Lacombe — La Revision de la Convention de Varsovie (R.G.A. pages 179/217).

(4) Comité juridique (Rio de janeiro) R.G.A. 1953 No. 3-4 p. 266. (D.S.).

دراسة تحليلية

لأهم أحكام اتفاقية فارسوفى

عن المـادة الأولى

(فقرة ٢) : يعتبر إذن انه « دولى » وبالتالى يخضع لأحكام اتفاقية فارسوفى ، كل نقل :

١ — يربط بين اقليمى طرفين ساميين متعاقدين ، سواء أوجد أم لم يوجد المرسى الجوى .

٢ — أو يربط بين أقاليم تابعة لنفس الطرف السامى المتعاقد مع وجود مرسى أوعدة مراسى جوية فى أقاليم دولة أخرى .

وتعد انها من الدول السامية المتعاقدة ، تلك الدول التى تكون قد صدقت على اتفاقية فارسوفى أو تكون قد انضمت اليها . ومع ذلك فقد حدث فى انجلترا ان قضى مجلس اللوردات بوصفه محكمة استئنافية عليا ، بأنها تعد فى حكم الدول السامية المتعاقدة جميع الدول الموقعة على اتفاقية فارسوفى حتى ولو لم تكن قد صدقت عليها بعد . مثال ذلك النمسا والصين واليابان . فالنقل الجوى بين هذه الدول الموقعة دون تصديق وبين بريطانيا يكون خاضعا لأحكام اتفاقية فارسوفى فى بلاد الانجليز ولكنه لا يخضع لأحكامها فى فرنسا وغيرها مما حذا حذوها واتبع مذهبها . (راجع مؤلف ليموان ص ٥٥٣ وجوجلار ص ٢٦٧) .

ولكى يمكن معرفة ما اذا كان اقليم ما تابع أو غير تابع لدولة سامية متعاقدة ، يتعين الرجوع فى كل حالة على حدة ، الى جدول تصديقات الدول أو انضمامها إلى هذه الاتفاقية . فى فرنسا مثلا ، تكون أقاليم

مستعمراتها ومحمياتها والبلاد الواقعة تحت انتدابها مشبهة تماما باقليم فرنسا ذاتها (الدولة الأم (Metropolitaine) . أما فى بعض الدول الأخرى كبريطانيا مثلا فقد جرى العمل على عكس ماجرى عليه فى فرنسا .

(راجع حكم محكمة استئناف الجزائر صادر فى ٢٤ ديسمبر سنة ١٩٤٣) [منشور فى المجلة العامة للطيران عدد سنة ١٩٤٧ص ٤٦٤ ومعه تعليق للبروفسور ليجوف] والذى قضى بأن النقل بين الجزائر وتونس لايكون خاضعاً لأحكام اتفاقية فارسوفى ولكنه يخضع لتطبيق أحكام القانون الفرنسى فى شئون الطيران الصادر فى ٣١ مايو سنة ١٩٢٤ . واليك فقرات من هذا الحكم فى قضية الأرملة عطية ضد شركة طيران افريقيا « لا يمكن اعتباره نقلا دوليا بمفهوم معنى اتفاقية فارسوفى ذلك النقل الذى تكون نقطة الرحيل منه فى مستعمرة فرنسية ونقطة الوصول فى بلد خاضع للحماية الفرنسية .

ومن ثم يكون قبول المسافر عندما تم انعقاد عقد النقل ، لتذكرة سفر مسطور عليها شرط الاعفاء من المسئولية ، فيه معنى قبوله الضمنى لآثار الشرط المسطور» .

ارجع أيضا إلى حكم محكمة النقض الفرنسية الدائرة المدنية فى ٩ مارس سنة ١٩٤٢ منشور فى المجلة العامة للطيران سنة ١٩٤٦ ص ٩٠ إلى ٩٢

*
* *

وانما يعد النقل دوليا ومن ثم يخضع لأحكام اتفاقية فارسوفى النقل ذهابا وإيابا من نقطة رحيل تقع على اقليم دولة سامية متعاقدة اذا اقترن بمرسى واحد أوعدة مراس واقعة فى دولة أخرى .

راجع قضية جران ضد شركة الطرق الجوية الامبراطورية أمام المحكمة البريطانية العليا فى ١٣ يوليه سنة ١٩٣٦ (منشور فى المجلة العامة للطيران

سنة ١٩٣٦ص ٦١٤)حيث كان لدى المصاب تذكرة (لوند، ه-بروكسل-لوندره) وعندما وقعت الحادثة فى عام ١٩٣٣ كانت البلجيك لم تكن بعد قد صدقت فعلا على اتفاقية فارسوفى — كذلك حكم محكمة مجلس اللوردات بجلسة الاستئناف ٢ مارس سنة١٩٣٩منشور فى مجلة الطيران الدولى شهرمارس سنة ١٩٣٩

ثم ارجع إلى قضية جارسياضد شركة الطرق الجوية"البانامير يكان" أمام المحكمة الأمريكية العليا فى نيويورك وقد صدر الحكم فيها فى ٢٥أبريل سنة ١٩٤٧ وقد تأيد أمام قسم استئناف الأحكام العليا فى ٦ ديسمبر سنة ١٩٤٨(مجلةالطيران للولايات المتحدة سنة ١٩٤٨ ص ٦٢١) . قضى بأن النقل الجوى بين نيويورك ولشبونة فى البرتغال عن طريق برمودا والعودة عن طريق ناتال يعتبر نقل دولى بمقتضى مفهوم المادة الأولى من اتفاقية فارسوفى وذلك على الرغم من أن دولة البرتغال لم تكن طرفا فى هذه الاتفاقية .

ويجدر التنويه إلى أن بعض الخصوم فى قضية شركة الطرق الجوية البريطانية فيما وراء البحار ضد ورثة سفاكياناكيس أمام المحاكم المصرية المختلطة قد حاولوا الاستناد الى تطبيق اتفاقية فارسوفى وقد أشار إلى ذلك حكم محكمة الاستئناف المختلطة الصادر فى ٢٣ يونيه سنة ١٩٤٣ وبين ان مصر لم تكن طرفا فى الاتفاقية ومن ثم فلامحل لأعمال أحكامها.

وتنظر محكمة النقض المصرية العليا هذه الأيام القضية الأولى من نوعها فى تاريخ القضاء الوطنى العالى وهى قضية المسئولية المدنية فى حالات النقل الجوى أقامها السيد والد المرحوم الضابط قائد السرب الطيار محمود شريح طلعت ضد احدى شركات الطيران المصرية ووزارة الحربية بسبب الاصابات التى أدت إلى فقد حياته فى حادث سقوط الطائرة المملوكة للشركة والتى كان يقودها فى رحلتها من بغداد بالعراق إلى القاهرة .

وعلى أى أساس تقوم دعوى المسئولية ؟ وهل هى مسئولية تعاقدية أم مسئولية تقصيرية أم تقوم المسئولية على فكرة الخطر؟ وهل يمكن الاستناد إلى مبادئ المسئولية التى جاءت بها الاتفاقية الدولية فارسوفى على الرغم من ان مصر لم توقعها ولم تنضم اليها حتى اليوم؟ وكانت محكمة القاهرة الابتدائية المدنية قد قضت فى هذه الدعوى لصالح ورثة الطيار وألزمت الشركة المستغلة بأن تدفع على سبيل التعويض مبلغ ثلاثة آلاف جنيه . ثم استأنف المدعى كما استأنفت الشركةفقضت محكمة الاستئناف العليا بالقاهرة فى ٢٦ أبريل سنة١٩٥٢ بالغاء الحكم المستأنف وبرفض الدعوى . وعللت محكمة الاستئناف قضاءها برفض التعويض الذى يطلبه والد المجنى عليه بصفته وارثا لولده قائلة إن مثل هذا الحادث الرهيب الذى أطل الموت عليه وقت حصوله لايمكن ان يقال عنه ان ضحاياه لو عاشوا ولوضئيلا لاكتسبوا فى خلاله حق المطالبة بالتعويض ولأنتقل هذا الحق من بعدهم لورثتهم ومتى يكون لميت حق ؟!. كما عللت محكمة الاستئناف رفضها للتعويض المستحق بأنه لم يثبت قبل الشركة أى اهمال وان الطيار المجنى عليه قد وقع فى خطأ اذ أنه لم يقم بفحص الطائرة فحصا تاما قبل القيام بها . وقد رفع المدعى نقضاً عن هذا الحكم وجاء فى تقرير الطعن الذى أعده محاميه الأستاذ عبد الرحيم غنيم ان التعويض المستحق للطيار القتيل والذى انتقل إلى الطاعن بالارث أساسه المسئولية التعاقدية . اذ أن الشركة تلتزم بضمان سلامة قائد الطائرة بموجب عقد الاعارة بينها وبين وزارة الحربية فاذا لم ترده سليما اليها تكون قد أخلت بهذا الالتزام . ثم عرض تقرير الطعن لموضوع ما اذا كان ينشأ للمتوفى حق فى التعويض بمجرد حصول الحادث الذى أودى بحياته . فيورث عنه ؟ !.

وبذلك يفتح هذا الطعن لأول مرة فى مصر الباب أمام القضاء الوطنى العالى لاثارة عدة مسائل قانونية على جانب كبير من الأهمية لتطبيق

تشريعات الطيران الداخلية منها والدولية بعد إذ ارتبطت مصر باتفاقية شيكاغو الدولية للطيران سنة ١٩٤٤ وصدر بها قانون رقم ١٥ سنة ١٩٤٧ للعمل بأحكامها كأنها جزء مكمل لتشريعنا المصرى كما وقعت فى عام ١٩٥٢ اتفاقية روما للطيران عن التعويض عن الأضرار التى تحدثها الطائرات الأجنبية على سطح الأرض وصدر بها قانون التصديق رقم ٣٩٦ لسنة ١٩٥٣ فى ١٥ أغسطس سنة ١٩٥٣ فأصبحت هى الأخرى ركنا ركينا فى صرح تشريعات الطيران المصرية وأداة عدل واحسان وسلام .

ولو ان مصر كانت قد وقعت وصدقت على اتفاقية فارسوفى أوكانت قد انضمت اليها ، لسنحت الفرصة فى قضية المرحوم الطيار شريح طلعت ليطبق القضاء المصرى أحكامها ولتتولى محكمة النقض المصرية تفسير مبادئها وإعمال نصوصها ولأفاد من ذلك كل من المضرور والمستغل ولساهمت مصر بأقضيتها وأحكامها المستنيرة فى بنيان محراب القضاء الدولى الموحد .

*
* *

وبعد ، فقد جاء فى مشروع الاتفاقية الجديدة الذى قد يتمخض عنه تعديل اتفاقية فارسوفى فى الدورة التاسعة للجنة القانونية بمدينة ريودجانيرو فى أغسطس سنة ١٩٥٣ ما يوحى بأن أغلب مندوبى الدول فى هذه اللجنة الدولية قد بذلوا جهداً شاقا ليوسعوا إلى أبعد حد مستطاع تعريف اصطلاح النقل الدولى وذلك ابتغاء تطبيق أحكام الاتفاقية فى أقصى نطاق . (ارجع فى ذلك إلى مقال الأستاذ لاكومب عن بعض المسائل التى يثيرها تعديل اتفاقية فارسوفى ، (منشور فى المجلة العامة لقانون الطيران سنة ١٩٤٩ ص ٧٦٥) .

(الفقرة ٣) : ويعد (دوليا) فى معنى اتفاقية فارسوفى ، النقل من نيويورك — الكابتاون — ثم نيويورك والذى يتم فى عقدين متلاحقين ،

الأول مع شركة (.P. A. A) الأمريكية والثانى شركة (.S.A.B.E.N.A) البلجيكية . حتى اذا كانت الكابتاون لم تكن واقعة فى اقليم احدى الدول السامية المتعاقدة فان الرحلة لايمكن إلا اعتبارها دولية لمجرد ان نيويورك نقطة الرحيل ونقطة الوصول فى نفس الوقت ، هى واقعة فى اقليم احدى الدول المتعاقدة فى اتفاقية فارسوفى . (راجع فى ذلك قضية شركة السمك الاطلنطى ضد شركة الخطوط الجوية بانامريكان أمام محكمة احدى الولايات الأمريكية فى حكم صادرمنها فى ٢٩ نوفمبر سنة ١٩٤٨ منشور فى المجلة العامة للطيران سنة ١٩٥٠ص٩٦٢ مع تعليق مع تعليق لاكومب .

فاذا أراد مسافر أن يطير من بروكسل إلى مارسيليا فمن الطبيعى أن يغير الناقل(شركةالنقل)فى باريس.وتكون الرحلة من باريس إلى مارسيليا خاضعة أيضا لأحكام فارسوفى اذا كانت الرحلة بأسرها قد تم الاتفاق عليها بين المتعاقدين لعقد النقل كأنها عملية نقل واحدة برمتها . والاثبات عسير من غير شك ولكن الحل لايتوقف أصالة على واقعة انه كان يوجد سند نقل واحد أم عدة سندات نقل كما يقضى الحال فى حالات النقل بالسكك الحديدية .

وإذن لامفر من بيان انه يوجد حالات نقل تتم بين بلادأقاليم مختلفة ومع ذلك فان هذه الحالات لاتخضع لأحكام فارسوفى . مثال ذلك النقل الذى يتم بين باريس ومونتفيدو (لأن أوراجواى لم تصدق على اتفاقية فارسوفى) واذن يكون القانون الواجب التطبيق على النقل الجوى فى مثل هذه الحالات هو غالبا قانون بلد التعاقد (Lex Loci Contractus) راجع مؤلف العميد هنرى باتيفول فى القانون الدولى الخاص رقم ٦٠٧ وموضوع تنازع القوانين فى مسائل العقود رقم ٢٨٧ من نفس المؤلف.

وحتى فى مسائل النقل الجوى التى تنطبق عليها اتفاقية فارسوفى كثيرا ما يثور الاشكال ولايمكن حله الا بالالتجاء إلى بعض أحكام التشريعات الوطنية الداخلية وأهمها قانون بلد انعقاد عقد النقل .

وصفوة القول فى أحكام المادة الأولى من اتفاقية فارسوفى للنقل الجوى انها تبدأ بتحديد نطاق تطبيق أحكامها . ويخرج من نطاق هذا التطبيق كل نقل بالمجان يقوم به كائن من كان بشرط ألا يكون محترفا للنقل بطريق الجو ، . كما لاينتفع بأحكامها المسافر خلسة . وعلى الرغم من عمومية الفقرة الأولى فانها لاتنطبق على حالات الطيران التى تتم بصفة تجارب أولية . (مادة ٣٤) — ومن ثم فلاتخضع لأحكامها الا حالات النقل الدولى على الوجه المبين فى الفقرة الثانية .

ووصف النقل الدولى يتوقف إذن لاعلى الأقاليم المحلق فوقها وانما يتوقف هذا الوصف على نقطتى الرحيل والوصول فحسب كما قديتوقف أحيانا وفى حالات معينة على وجود المرسى (أى الهبوط) . فالنقل من باريس الى كاسابلانكا ، على الرغم من انه يحلق فوق اسبانيافانه مع ذلك لايخضع لأحكام فارسوفى اذا لم يحصل رسو أو هبوط .

S'il n'ya pas d'escale

والعبرة فى ذلك ليست بخط سير النقل الجوى p'itinéraire الذى تم اتباعه فعلا ولكن العبرة فى وصف انه نقل دولى بما تم الاتفاق عليه بين الطرفين : stipulations des parteis يعنى خط السير المتفق عليه بينهما . فاذا كانت طائرة تعمل فى الخط بين باريس والجزائر وقد صادفها ظرف شاق عسير بالقرب من جزائر البليار فاسترخت فى بالما فان ذلك لايغير من الوضع القانونى للرحلة شيئا .

ونلاحظ أن التعريف الذى جاءت به المادة الأولى لنطاق تطبيق أحكام الاتفاقية يسمح لنا بأن نتصور ان حادثة واحدة يمكن ان تؤدى

إلى تطبيق عدة أنظمة قانونية مختلفة : فعلى متن طائرة تعمل فى خط باريس بيونيس ايرس عاصمة الأجنتين يتواجد عندر حيلها من باريس مسافرون وبضائع ليسوا فقط للوصول إلى الأجنتين (فيخضعون إذن لأحكام فارسوفى) وانما أيضا للوصول إلى داكار فلا تنطبق عليهم فى هذه الحالة اتفاقية فارسوفى . وهذا ما يجب تداركه عند تعديل أحكام هذه الاتفاقية لتفادى مايشبه فى القانون الدولى الخاص موضوع تنازع القوانين ونظريات الاحالة[1] .

*
* *

عن المادة الثانية

كل نقل تقوم به الدولة أو أى من أشخاص القانون العام يخضع لأحكام اتفاقية فارسوفى على قدم المساواة مع النقل الذى يتولاه أى شخص عادى .

ويلاحظ الشراح الفرنسيون ان المادة الخامسة من القرار الوزارى الصادر فى فرنسا بتاريخ ١٥ مايو سنة ١٩٤٨ ومنشور فى الجريدة الرسمية الفرنسية بشأن تنظيم حالات نقل الأفراد على متن الطائرات الحربية الفرنسية ، تخضع هذه الحالات صراحة لنظام اتفاقية فارسوفى اذا كانت حالات النقل هذه تدخل فى نطاق تعريف المادة الأولى من الاتفاقية .

ولكن اتفاقية فارسوفى لاتخرق اتفاقيات البريد الدولية وكذلك الحال تماما فى شأن الطرود البريدية فان نصوص (تسوية باريس) الموقعة بتاريخ ٥ يوليه سنة ١٩٤٧ هى وحدها الجديرة بالتطبيق دون اتفاقية فارسوفى الدولية .

*
* *

عن المادة الثالثة

تفرض الاتفاقية على الناقلين بأن يذكروا بعض البيانات على تذكرة السفر التى تقرر ان يكون تسليمها اجباريا . وذكر هذه البيانات فيه

---

(1) Maschino — La Conventino de Varsovie et la responsabilité du transporteur Aérien Paris 1930 p. 4—

الكفاية ويغنى عن التعليق . على ان الذى يجدر التنبيه اليه هو ان اغفال ذكر بعض هذه البيانات التى تقرر ذكرها اجباريا على الناقل ، لايترتب عليه أى جزاء سوى ان عدم وجود التذكرة يمنع الناقل من ان يتمسك بالنصوص التى تخليه من المسئولية أوتقيد منها . (مادة عشرين) .

وإنا لنرى مع غيرنا من شراح الدول الأخرى انه ينبغى عند اجراء التعديل المقترح لهذه الاتفاقية ضرورة النص فى تذكرة السفر على نقط الهبوط الأجنبية Les escales étrangères اذا كانت نقط الرحيل والوصول تقع فى اقليم نفس الدولة المتعاقدة . ومع ذلك يكتفى بالاحالة إلى جداول مواعيد الناقل اذا اشتملت على مواضع الهبوط المقررة .

وعلى العكس فان عنوان الناقل الذى تولى اصدار التذكرة يكفى وحده فى ان يذكر لزاماً . وهذا الناقل ملزم اذا مادعى الحال بأن يزود من لهم الحق بعناوين الناقلين الآخرين .

والمادة الثالثة لاتحتم على الناقل تسليم تذكرة السفر للمسافر بعينه . فالتذكرة يجوز ان يتسلمها من يمثل المسافر . وبهذا قالت أحكام المحاكم الأمريكية وعلى رأسها محكمة الدولة العليا فى نيويورك بتاريخ ١٠ فبراير سنة ١٩٤٨ وتأيد استئنافيا بتاريخ ١٧ يونيه سنة ١٩٤٨ منشور فى المجلة العامة للطيران سنة ١٩٤٩ ص ٢٨٤ مع تعليق للأستاذ لاكومب.

وحكم آخر من محكمة الدولة الاستئنافية بنيويورك فى ١٤ ابريل سنة ١٩٤٩ منشور فى المجلة القانونية الامريكية للطيران سنة ١٩٤٩ ص ١٦٨

فأما عن الفقرة الثانية من المادة الثالثة فينبغى اقترانها من المادتين ٢٠ ، ٢٢ من اتفاقية فارسوفى وهى التى تنص على حالات الاعفاء من المسئولية أوالحد منها .

ونحن نميل إلى القول بضرورة مراعاة تعديل هذا الجزء عند اعادة وضع أحكام هذه الاتفاقية . فان الجزء فى هذه المادة لايتناسب فى شدته مع بساطة الخطأ المعزو إلى الناقل . فالجزء يجب أن يكون من جنس العمل .

ولا بد من تخفيفه بحيث يتلاءم مع مبادئ القانون العامةوأسس العدالة . وفحوى المادة بوضعها الحالى يسمح بأن تلزم الناقل بمسئولية الحادث الذى لا يمكن أن يعزى إليه لمجرد أن واحدا من أتباعه أورجاله قد نسى بفرط حرص منه أن يذكر فى التذكرة إحدى البيانات المشار إليها فى المادة . وهذا من غير شك كثير على قليل وجسيم على تافة . وتشدد فى غير موضعه . وليكن التعديل على الوجه الآتى :

انه فى حالة عدم تسليم التذكرة ، فلا يقبل من الناقل أن يتمسك بأحكام الاتفاقية التى تحدد مبلغ التعويض الذى عليه أن يدفعه فى مقابل الضرر ولا يكون ذلك إلا فى الحالة التى يكون فيها الضرر الذى سيدفع عنه مبلغ التعويض قد نشأ مباشرة من هذا الاغفال . (ارجع فى ذلك إلى مقال الأستاذ لاكومب فى المجلة العامة للطيران سنة ١٩٤٨ ص ١٩٦) .

*
* *

عن المادة الرابعة

أحكامها متقاربة فيما يتعلق باستمارة نقل الأمتعة وما فيها من بيانات ، من تلك المشار إليها فى المادة الثالثة بشأن تذكرة السفر . ويلاحظ مع ذلك أن النص فى المادة الرابعة أشد وطأة من نص المادة الثالثة . وهل غاب عنك أنه ليس فقط عدم وجود الاستمارة بل وأيضا مجرد عدم ذكر رة الاستمارة أو عدد أو وزن الطرود أو عدم ذكر خضوع النقل لأحكام اتفاقية فارسوفى ، فان أياً من هذا النقص يحرم الناقل من حقه فى التمسك بنصوص الاتفاقية تلك التى تنجيه من المسئولية أو تحد من وطأتها (راجع المادة ٢٠) .

واغفال ذكر نقط الرحيل والوصول لا يترتب عليه أى جزاء وذلك على خلاف ما يتبع فى حالة البضائع . وقد سنحت الفرصة لتقضى صراحة بهذا الرأى المحكمة العليا فى مدينة نيويورك بتاريخ ٢١ ديسمبر سنة ١٩٥٠ (منشور فى المجلة العامة للطيران سنة ١٩٥١ صفحة ٢٨٤)

وفى مشروع تعديل الاتفاقية رأوا عدم ضرورة النص على ثلاثة من تلك البيانات : مكان الاصدار + تاريخ الاصدار + رقم تذكرة السفر المتعلقة بها . وفى الحالة التى يكون فيها هذا الرقم مذكورا فى التذكرة فليس من الضرورى اذن أن يذكروا عليها البيانات المذكورة فى الفقرة الثالثة . والتى تكون مذكورة من قبل على تذكرة المرور .

*
* *

عن المادة الثامنة

فى مشروع تعديل الاتفاقية رأوا إنقاص عدد البيانات اللازم ذكرها فى خطاب النقل وقسموها إلى طائفتين : طائفة من البيانات يقدمها المرسل منه وتلك هى :

١ — نقطتا الرحيل والوصول .

٢ — اسم وعنوان المرسل اليه ما لم يكن خطاب النقل مما يمكن التعامل فيه .

٣ — البيانات الكافية لتحديد ذاتية البضائع .

وطائفة أخرى من البيانات يقدمها الناقل وتلك هى :

١ — مكان وتاريخ الاصدار .

٢ — اسم وعنوان الناقل الأول أما إذا طلب منه المرسل منه ذلك فعليه أن يقدم أسماء وعناوين الناقلين الآخرين الذين عليهم أن يساهموا فى عملية النقل .

٣ — نقط الهبوط الأجنبية فى حالة ما تكون نقطتا الرحيل والوصول واقعتين فى اقليم نفس الدولة المتعاقدة .

على أن الاحالة إلى جدول مواعيد الناقل فيها الكفاية إذا اتضمنت نقط الهبوط المقررة .

٤ — ذكر ما يدل على أن مسئولية الناقل يجوز أن تخضع للقيود المذكورة فى الاتفاقية .

*
* *

عن المادة التاسعة (١)

فى مشروع تعديل الاتفاقية ، ليس للناقل الذى يكون قد أغفل تسليم خطاب النقل أو يكون قد ارتكب اهمالا فى تحريره ، أن يتمسك بنصوص الاتفاقية تلك التى تحدد مبلغ التعويض الذى عليه أن يدفعه وذلك فقط فى الحالة التى يكون فيها الضرر قد نشأ مباشرة من هذا الاغفال أو ذاك الاهمال .

*
* *

عن المادة العاشرة

ان مندوب بريطانيا فى اللجنة الفرعية المكلفة بتعديل اتفاقية فارسوفى كان قد اقترح ابدال المواد من (٣ إلى ١٠) بمادة واحدة يعهد بوضعها إلى هيئة المنظمة الدولية للطيران المدنى وهى التى تحدد من وقت لآخر البيانات التى يجب أن تتضمنها سندات النقل وفقاً لما تتكشف لها به الضرورات العملية . الا أن هذا الاقتراح بعد أن حظى بدراسة عميقة وتبين أن تحقيقه يستلزم تخطى صعوبات تشريعية ودستورية جسيمه وبخاصة فى بلاد الولايات المتحدة الأمريكية ، انتهى مصيره إلى الرفض عند انعقاد الدورة الرابعة للجنة القانونية الدولية للمنظمة فى منتريال خلال شهر يونيه سنة ١٩٤٩ . وعند انعقاد الدورة الثامنة

(1) Goedhuis — National Airlegislations and the Warsaw Convention, La Haye, 1937.

فى مدريد سبتمبر سنة ١٩٥١ أحالت اللجنة القانونية الدولية موضوع خطاب النقل على لجنة فرعية خاصة لدراسته . ثم اجتمعت هذه اللجنة الفرعية فى باريس فى يناير سنة ١٩٥٢ ووضعت فى المشروع الذى أعدته نصوصا مختلفة تهدف من ورائها إلى أن تجعل خطاب النقل الجوى قابلا للتحويل والتعامل فيه على غرار سند الشحن فى مواد النقل البحرى.

*
* *

عن المادة السادسة عشرة

ان القسم الثالث ينظم شكل خطابات النقل الجوى : ونصوصه أكثر دقة من تلك المقابلة لتذاكر السفر واستمارات نقل الأمتعة . فتخلف ذكر بيان نقاط الرحيل والوصول يحول دون تمسك الناقل بالنصوص المانعة أو المقيدة لمسئوليته . بينما وان هذا النقص لاجزاء عليه إذا وقع فى صياغة مستندات النقل الأخرى .

ويبدو القضاء متحررا إلى حد ما عند تطبيق هذه النصوص . فقد قضى بأن استلزام ذكر محطات الوقوف المقررة des arrêts prevus يغنى عنه محرر الاحالة إلى جدول مواعيد الناقل . (حكم محكمة نيويورك بتاريخ ٣٠ أكتوبر سنة ١٩٤٩ منشور بمجلة الطيران سنة ١٩٥٠ ص ٧٨٩) .

وتستلزم الفقرة الثالثة من المادة الثامنة ذكر اسم وعنوان المرسل اليه . وهذا بيان جوهرى لتحديد من له حق طلب التسليم . وتكون ملكية البضاعة من غير شك للمرسل منه خلال مرحلة النقل كلها . ثم تنتقل إلى المرسل اليه بعد وصولها ، عند ما يطلب هذا الأخير إلى الناقل خطاب النقل وتسليم البضاعة اليه .

ولقد جاء فى الفصل الثانى من مشروع الاتفاقية المعدله لتحل محل فارسوفى ، ذكر اضافة مادتين جديدتين استلهمهما من أحكام اتفاقية

برن La Convention de Berne عن النقل الدولى للبضائع (C.I.M.) فالأولى من هاتين المادتين تنص على التدابير التى يكون على الناقل أن يتبعها فى حالة منع الأرسال ومنع التسليم وتوفق المادة فى هذه الحالة بين مصالحه من جهة ومصالح المرسل منه أو من يكون له حق التصرف فى البضاعة من جهة أخرى أما الثانية من المادتين الجديدتين فانها تنشئ لمصلحة الناقل حق رهن منقول على البضاعة ضمانا لوفاء مجموع المداينات التى تكون قد تولدت من عقد النقل .

ولكن اللجنة القانونية الدولية قد رفضت عند انعقادها فى دورتها الثامنة ، اعتماد إضافة المادة الثانية من المادتين المشار اليهما أعلاه . واستعاضت عنها إدخال مبدأ من مقتضاه ألا يلزم الناقل بتسليم البضائع أو الأمتعة المسجلة طالما انه لم يتلق جميع المبالغ المقابلة والمتفق عليها فى شروط عقد النقل .

كما أقرت اللجنة القانونية الدولية أن حق الناقل فى بيع البضائع أو الأمتعة أو حق التصرف فيها لا ينطبق عليه إلا قانون البلد الذى توجد فيه هذه الأموال .

∴

عن المـادة السابعة عشرة

يكون الناقل مسئولا أصالة عن كل ضرر بدنى ناشئ عن حادثة وقعت على متن طائرة أو خلال عمليات الصعود أو النزول .

d'embarquement et de débarquement

ومن ثم لا تقوم مسئولية الناقل إلا إذا وقعت حادثة فاذا حصلت وفاة طبيعية داخل الطائرة فلا محل لأية مسئولية .

وتثور صعوبات عند تحديد مدد الصعود والنزول . إلا أن الشراح توافقوا على اعتبار أن (عملية الصعود تعتبر انها قد بدأت من اللحظة

التى يكون فيها المسافر قد دخل أرض الرحيل. le terrain de départ. وان عملية النزول تعتبر انها قد انتهت من اللحظة التى يكون فيها المسافر قد خرج من أرض الهبوط . le terrain d'atterrisage

(راجع ليموان ص ٨١١ + وجوجلار ص ٢٨٠ + وجود هويس عن اتفاقية فارسوفى ص ١٤٨) .

على أن هذا التعريف لا يزيل اللبس ولا يقضى على الصعوبات التى تثور فى العمل والتى تكشف عنها أقضية الطيران أمام المحاكم : اليك مثلا أحد الركاب وقد جرح مباشرة بعد هبوط اضطرارى وكان الجرح من الانفجار الذى حصل على أثر الهبوط . فادعى هذا الجريح بأن النزول وقد تم فعلا فانه لا محل إذن بعد لتطبيق اتفاقية فارسوفى وبالتالى لم يعد هنالك محل لتحديد المسئولية . (هذه الحالة ذكرها الميجور بومون مندوب بريطانيا الدائم فى اللجنة القانونية الدولية ورئيس اللجنة الفرعية لوضع مشروع تعديل اتفاقية فارسوفى) .

واتفاقية فارسوفى لا تعين الأشخاص الذين من حقهم رفع الدعوى كما انها لا تحدد عناصر الضرر التى يجب أن يقام لها وزن : ولنضرب لك بعض الأمثلة الحية :

هل لخطيبة أو لخليلة رجل مات فى حادثة تنطبق على ظروفها أحكام فارسوفى أن تمارس دعوى المسئولية عن الضرر ؟ وفى أى الحدود يكون للضرر غير المتوقع أو للضرر الأدبى ، أو للضرر غير المباشر وزن فى هذه الدعوى ؟ هذه المسألة معروضة الآن على محكمة النقض المصرية فى قضية المرحوم قائد السرب شريح طلعت ولم يصدر فيها الحكم بعد . وكذلك أغفلت اتفاقية فارسوفى التعرض لكثير من المشاكل القانونية وتركتها للتشريعات الوطنية الداخلية فى كل دولة

على حدتها . ولكن أى تشريع من هذه التشريعات الداخلية واجبة التطبيق ؟ أهو التشريع الوطنى للمضرور أم التشريع الوطنى لمكان حدوث الحادث ؟ أم التشريع الوطنى للمحكمة التى رفع اليها النزاع ؟ يفضل أغلب الشراح ترجيح قانون البلد الذى تم فيه انعقاد العقد .

يبين من مشروع تعديل اتفاقية فارسوفى أن هنالك فصل بأكمله قد أدخل بين الفصلين الثانى والثالث أى بين فصل مستندات النقل وفصل مسئولية الناقل . وهذا الفصل الجديد الدخيل مختص بمعالجة مسائل إعداد وثائق النقل كتذكرة الراكب وشروطها واستمارة مراجعة الأمتعة والبيانات التى يجب أن يقدمها المرسل منه وتلك التى يقدمها الناقل ثم بعد ذلك عن مدى وحدود مسئولية الناقل فى حالة ايجار الطائرة مع طاقمها من الرجال .

أما عن حالة ايجار الطائرة بدون طاقمها من الرجال فان مشروع تعديل الاتفاقية لم يعرض لها . ولم يتم حتى الآن أى اتفاق عن هذه المسألة فى اللجنة القانونية للمنظمة الدولية للطيران المدنى ، ويمكن القول أن هذا الفصل قد اختفى تماما حتى من آخر تعديل للمشروع الجديد لاتفاقية فارسوفى .

ويبدو من مشروع الاتفاقية المعدلة فى الفصل الأول الذى خصص لضم سلسلة من التعاريف للاصطلاحات المختلفة فى المواد اللاحق ذكرها ، أنه جاء بتعريف دقيق (لمدة النقل بطريق الجو) فيما يتعلق بالمسافرين . فمدة النقل هى (الوقت الذى يجرى من اللحظة التى يترك فيها المسافر مبانى المطار تحت مصاحبة تابع من تابعى الناقل ، بقصد الدخول فى الطائرة لغاية اللحظة التى يدخل فيها إلى مبانى المطار فى نهاية الرحلة أو إلى أى نقطة هبوط أو فى حالة عدم وجود مبان فى المكان الذى تهبط فيه الطائرة لغاية اللحظة التى يغادر فيها المسافر ميدان المطار الذى

تهبط فيه الطائرة . أما فى حالة الهبوط الاضطرارى أو العرضى فتكون النهاية هى لحظة الدخول فى الأرض المجاورة) .

ولكن نص هذا التعريف قد استبدلته اللجنة الفرعية عند انعقادها فى باريس بنص يحدد مسئولية الناقل الجوى فجاء النص الجديد على النحو الآتى :

(مدة النقل هى التى تقع بين اللحظة التى يغادر فيها المسافر سطح الأرض ليصعد على متن الطائرة وبين اللحظة التى يلمس فيها سطح الأرض عند مغادرته الطائرة فى أى مكان كان . أو إذا كان الضرر نتيجة لهبوط اضطرارى أو عرضى).

ونحن نرى أنه حتى هذا النص الأخير لا يزال فى حاجة ماسة إلى تعديل جديد .

∴

عن المادة الثامنة عشرة

إذا كانت مسئولية الناقل قد تقررت اصالة عن الاضرار التى تصيب الأمتعة المسجلة والبضائع فان النص قد جاء صامتا فى شأن الحاجيات الشخصية التى يحتفظ بها المسافر . هذه الأضرار يمكن مع ذلك أن تشغل مسئولية الناقل : فالمادة (٢٢) تقرر فى الواقع تحديدا للمسئولية بشأنها . ولكن على خلاف الحال فى الأمتعة المسجلة والبضائع فان هلاكها أو ضياعها لا يعزى فى المبدأ إلى الناقل . فما دام أن المسافر قد احتفظ لنفسه بحراستها فعليه اذن أن يراقبها بنفسه وأن يسهر على عدم هلاكها أو ضياعها . ومسئولية الناقل لا تقوم إلا إذا ثبت أن الضرر لم يعز إلى نقص فى الرقابة من جانب المسافر ، ومثال ذلك حالة ما تكون هذه الحاجيات قد هلكت عند حصول حادثة مثلا . وللناقل أن يطلب اعفاءه إذن وفقا لأحكام المادة (٢٠) .

ولا تنطبق أحكام الاتفاقية على الإضرار التى تلحق الأمتعة المسجلة أو البضائع إلا إذا كانت الحادثة التى سببتها قد حدثت أثناء النقل الجوى . والقانون يفترض ذلك ما لم يقم الدليل على عكسه . ومعلوم أن القضاء فى مواد النقل البحرى قد خلق قرينة مماثلة لذلك . وإذا أراد ناقل جوى لبضائع أن يتخلص من أحكام اتفاقية فارسوفى ليحاول إعمال شرط يحدد مسئوليته برقم من المبالغ أصغر أو إذا أراد مسافر أن يتخلص من نصوص الاتفاقية التى تطرد أو تحدد مسئولية الناقل فنى وسعهما أن يقيما الدليل على أن الضرر ناشىء من حادثة وقعت فى غير حالة نقل جوى . وهذا الاصطلاح الأخير قد وسعوا فى مدة كثيرا ما دام انه يتضمن كل الفترة التى تكون الأشياء فى خلالها موجودة فى حراسة الناقل فى مطار أو فى متن طائرة .

وفى مشروع الاتفاقية المعدلة جاء تعريف (مدة النقل بطريق الجو) المتعلقة بالبضائع وبالأمتعة المسجلة على النحو الآتى : (هى الزمن الذى يجرى منذ اللحظة التى تكون فيها البضائع أو الأمتعة فى حراسة الناقل فى مطار الرحيل لغاية اللحظة التى تصل فيها البضائع أو الأمتعة إلى مخازن الجمارك أو فى أى مكان آخر يجوز أن تودع فيه قانونا ، وذلك كله فى الميناء الجوى للوصول وفقاً لشروط عقد النقل . أو فى حالة ما ينتهى النقل فى نقطة سابقة على نقطة الوصول لغاية اللحظة التى تسلم فيها البضائع أو الأمتعة إلى رجال الجمارك أو إلى أى نقطة أخرى يجوز أن تودع فيها قانونا ، فى المكان الذى ينتهى فيه النقل) .

والواقع أن عبارات هذا التعريف لم يتم بعد اعتمادها نهائيا ونحسب انها لا تقل تعقيداً عن التعريف القائم فعلا .

*
* *

عن المادة التاسعة عشرة

ان مجرد التقريب للمقارنة بين النصين ١٩ ، ٢٤ يدل على أنه محرم على الناقل أن يعفى نفسه من المسئولية التى يستهدف لها بسبب التأخير .

وتقرر الشروط العامة للنقل والمتعلقة بالشركات الاعضاء فى هيأة (ياتا) أن :

« لا يقبل أى ارسال اذا اشترط مدة للنقل » .

« ولا يتعهد الناقل بأن يبدأ أو ينهى نقلا فى مدة معينة » .

« ومواعيد الرحيل والوصول التى تبين فى جداول الناقلين أو فى الوثائق الأخرى تعطى فكرة عن الوقت بالتقريب وليست هى بجزء من عقد النقل ولا يمكن ضمان أى من هذه المواعيد » .

ويقول الفقيه جوجلار بأن صحة هذه الشروط محل نزاع . ومع ذلك يلوح أن الشرط الأول يستعمل المكنة الصريحة التى خولها الشارع الدولى للناقل فى المادة ٣٣ والتى بمقتضاها يستطيع الناقل دائماً أن يرفض انعقاد عقد النقل .

أما الشرط الثانى فانه لا يفعل أكثر من التصريح بحق ارتفاق مستمد من نفس طبيعة النقل الجوى . ذلك أن مدد الرحلة وازمانها ومواقيتها تخضع من غير شك لمختلف عناصر الظروف الجوية والسماوية . وفضلا عن ذلك « فان الناقلين بطريق الجو لا يستطيعون أن يعرفوا بطريقه دقيقة كمية البضاعة التى سيكون فى مقدورهم نقلها فى رحلة معينة ما لم يعملوا على تحسين وسائلهم التى لا تزال محدودة من الناحية الفنية » (راجع مؤلف

ليموان ص ٦١٥) وكمية البنزين المحمل من الطائرة ومن ثم فالحمولة التى يمكن تخصيصها للبضاعة تتوقف فى الواقع وعلى وجه خاص على اتجاه وسرعة الريح . ومدة التوصيل التى تفرضها ضرورات الحال تختلف تماماً عن تأخير هام ترتب على خطأ عند التوصيل . وتحريم كل شرط يكون من مقتضاه أن يعفى الناقل نفسه بغير مبرر من المسئولية عن خطأ من هذا النوع لا يجوز أن يمنعه من تحديد ارتفاقات التوصيل المستمدة من نفس طبيعة النقل .

وقد جاء فى حكم صادر من محكمة السين التجارية فى ١٧ يناير سنة ١٩٤٩ فى قضية شركة عمليات النقل كلاسكان ضد سكورتامايأتى :

« من أسباب وجود النقل الجوى ضمان تسليم البضائع فى أسرع وقت من النقل البرى والنقل البحرى ، والتحريم الذى يذكر عادة فى خطابات النقل بشأن عدم قبول مدد معينة للنقل قد يكون الغرض منه أن يتفادى الناقل احترام تواريخ التسليم فى عبارات آمرة يجوز أن يودى الاكراه عليها إلى رد فعل سيء على سلامة رجال الطاقم والطائرة نفسها .

على أنه لا يجوز أن يكون من آثار التحريم اعفاء الناقل مقدماً من كل الأضرار التى تولدت عن التأخيرات . ثم قال الحكم .

"انمثل هذاالتفسير يكون فضلا عن ذلك منافياً لأحكام المادة ١٩ من اتفاقية فارسوفى » .

وفى مشروع الاتفاقية المعدلة بذلت عناية خاصة بشأن مسئولية الناقل فى حالة التأخير ، أما فى شأن نقل الأشخاص ، فان مسئوليته فى هذه الحالة تكون محدودة بمبلغ مقابل لثمن تذكرة السفر .

*
* *

عن المادة العشرين

فى القانون العام لعمليات النقل لا يجوز للناقل لان يعفى نفسه إلا إذا أثبت وجود سبب أجنبي غير معزو اليه . واثبات انعدام الخطأ لا يكفى .

ولكن الناقل الجوى الدولى فى وضع أحسن بكثير . فلكى يخلى مسئوليته ليس عليه أن يثبت سبباً أجنبياً تولدث عنه الحادثة : فسواء تعلق الأمر بنقل أشخاص أم بنقل أشياء فلا يكون الناقل مسئولا إذا أثبت عدم ارتكابه لأى خطأ . وفضلا عن ذلك فى نقل البضائع والأمتعة لا يكون الناقل مسئولا أبداً إذا كان الضرر قد تولد من خطأ فى الطيران d'une fau te aéronautiqu راجع فى ذلك مؤلف نيموان رقم ٨١٥ وما بعدها...

ولقد فسر القضاء النص الذى يعفى الناقل من كل مسئولية تفسيراً مبرئاً لمصلحته إذا قام باثبات :

(انه هو وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادى وقوع الضرر أو انه كان من المستحيل عليهم اتخاذها) .

ومحكمة استئناف تولوز فى حكمها الصادر بتاريخ ٢٣ فبراير سنة ١٩٣٠ قد قنعت بأن تتحقق من أن الناقل :

(قد اتخذ كل التدابير المعقولة والعادية لتفادى وقوع الضرر) .

مذكور فى مؤلف نيموان رقم ٨٢٥ + حكم آخر فى قضية مدام كاسيلاج ضد شركة اير فرايس صادر فى ١٠ فبراير سنة ١٩٣٨ منشور فى نيموان طبعة ١٩٤٧ ص ٥٨٤ مع التعليق عليه .

أما محكمة النقض الايطالية وقد قضت فى شأن نص من نصوص القانون الايطالى الداخلى ولكنه فى الواقع لبس إلا النص الحرفى بالذات للمادة العشرين من اتفاقية فارسوفى سنة ٩٢٩ ، قد قالت فى حكمها الصادر ٣١ مارس سنة ١٩٣٨ بأن :

(ان طبيعة التدابير المطلوب اتخاذها وضرورة اتباعها ينبغى أن يكون تقديرهما بالنسبة إلى التدابير التى كان على الناقل الطبيعى والمنظم أن يتبعها وبالنسبة للضرورة التى كان على نفس هذا الناقل أن يراها . ولا يجوز أن تذهب إلى أبعد من ذلك المعيار .) .

وقضت محكمة الاستئناف العليا فى بودابست بتاريخ ٢ ابريل ١٩٣٦ فى قضية رفعتها السيدة مدام جى ضد شركة طيران وطلبت الحكم لها بتعويض عن فقد معطفها الذى سقط من باب صغير فى الطائرة فى أثناء الرحلة من بودابست إلى لوندره . وقد قدر الخبيران أن هذا الباب الصغير لا تمكن أن يفتح من تلقاء نفسه أبداً . ومن هذا استخلصت المحكمة العليا أن الباب قد فتح إما بواسطة المدعية الى سقط منها معطفها وإما بواسطة أى شخص آخر وبذلك لا تكون الشركة مسئولة عن فتح الباب وأنه لبس فى مقدره ولا مكنة الشركة أو تابعيها أن يتفادوا حدوث مثل هذا الضرر وبذلك رفضت المحكمة دعوى الطالبة وحملتها بالمصاريف .

فأما محكمة الاستئناف العليا البريطانية فقد قنعت فى حكمها الصادر ١٣ يوليو سنة ١٩٣٦ بأن تتحقق أن الناقل قد أبدى (كل العناية المعقولة (tout le soin riasonnable

وأخيراً قد يفيد ذكر حكم محكمة فى احدى مقاطعات الولايات المتحدة الأمريكية فى جنوب نيويورك صادر فى ١٧ و ١٨ يناير ١٩٤٩ وقد أعفى كلية شركة طيران تحطمت احدى طائراتها على بعد سبعة أميال

من نهاية صحن الطيران (الترماك) لاصطدامها على سفح هضبة على ارتفاع ١٢٠٠ قدم تقريباً وفى ظ وف غامضة لم يمكن ايضاحها ولكن الشركة كانت قد احترمت اللوائح التنظيمية لمطار رحيل الطائرة .

وغاية كل هذه الأحكام هى أن تعفى الناقل الذى يثبت أنه لم يرتكب أى خطأ . وكلها تتفق وقصد الشارحين : فالعلامة ريبير يعلق على هذه المادة قائلا انه مادام التنظيم دقيقاً لعمليات النقل بطريق الجو ورقابة الشركات محكمة فلم يعد من الصعب اذن معرفة ما إذا كانت هذه التدابير المقررة قد اتبعت تماماً أم لا . (راجع مقاله المنشور فى المجلة العامة لقانون الطيران سنة ١٩٣٢ ص ٢٦٥) .

وإذا تعلق الأمر بنقل بضائع وأمتعة فان الناقل ينجو من كل مسئولية ليس فقط إذا ما أثبت كما سبق أن بينا انعدام كل خطأ من جانبه أو من جانب تابعيه وانما إذا اثبت أن الضرر معزو إلى خطأ فى الطيران ، ويمكن أن نلحظ تأثير التشريع الداخلى الفرنسى على هذه النقطة والذى يسمح باضافة شرط اعفاء الناقل من أية مسئولية (عن الأخطاء التى قد ارتكبت من أى شخص يعمل على متن الطائرة فى قيادة آلتها) . وإذن فالعبرة بطبيعة الخطأ الذى وقع ولا عبرة بشخص فاعله .

على انه يجدر ملاحظة أن القانون الفرنسى للطيران الصادر فى ٣١ مايو سنة ١٩٢٤ والسارى التطبيق حتى اليوم يرخص بهذا الاعفاء سواء تعلق الأمر بالمسافرين أم بالبضائع . على شرط أن يكون الاعفاء متفقاً عليه فى شرط صريح واضح . أما هنا فى فارسوفى فالاعفاء ينص من القانون أى من صنع الشارع الدولى ولكنه اعفاء لا يتعلق إلا بنقل البضائع والأمتعة دون الأشخاص .

وصفوة القول فى التعليق على المادة عشرين من هذه الاتفاقية أن تفسير عبارة (التدابير الضرورية mesures necessaires يجب بالاحرى أن يفهم

بمعنى (التدابير المعقولة mesures aisonnab les وهو ما اتجه اليه التفكير فى تعديل فارسوفى ونحن من أنصار هذا الرأى .

فالفقرالتى تضيف إلى المادة عشرين من اتفاقية فارسوفى سنة ١٩٢٩ (شرط الاهمال) الذى أضيف اليها من مبادئ القانون البحرى ينبغى حتما أن تختفى عند التعديل المشروع على اتفاقية فارسوفى الحالية .

*
* *

عن المادة الحادية والعشرين

إن خطأ المضرور قد يؤدى إلى تقسيم المسئولية أو حتى قد يعفى الناقل منها كلية . واتفاقية فارسوفى تحيل فى هذه النقطة إلى نصوص القانون الوطنى الداخلى للمحكمة المعروض عليها النزاع .

والمعروف أنه وفقاً لعبارات قضاء محكمة النقض لا يعفى الناقل كلية من المسئولية اللهم إلا إذا كان خطأ المضرور هو السبب الوحيد للحادثة . (راجع نقض مدنى فرنسى بتاريخ ٢٤ يناير سنة ١٩٣٩ دالوز الأسبوعى ٣٩ صفحة ١٩٤) .

وفى موضوع نقل الشئ فان الحالة الأكثر شيوعاً لخطأ الشخص المضرور هى حالة عدم تغليف الشئ .

*
* *

عن المادة الثانية والعشرين

عند ما يكون الناقل مسئولا سواء أتعلق الأمر بنقل أشخاص أم بنقل أشياء فان مسئوليته تكون محدودة . والمبالغ المنصوص عليها فى هذه الاتفاقية بفرنك بوانكاريه الفرنسى سنة ١٩٢٨ تساوى على التوالى بالتقريب ثلاثة ملايين فرنك عن كل شخص وستة آلاف فرنك عن كل كيلوجرام من

---

(1) Ambrossini — La responsabilité del vettore aeres seconds la Convenzione di Varsovia 1929 e la legge italiana del 1933 Riv. Dir. aer. 1938 no 2-3—

البضائع أو الأمتعة و (١١٥) ألف فرنك عن الحاجيات الشخصية التى يحتفظ كل راكب بحراستها معه .

ولقد وصلنا بتاريخ ٢١-٩-١٩٥٣ من اللجنة القانونية الدولية انها فى دورتها التاسعة التى انعقدت فى ريودجانيرو ابتداء من ٢٥-٨-١٩٥٣ لتعديل اتفاقية فارسوفى ان الاجماع قد انعقد على تعديل حدود المسئولية فى حالة الضرر البدنى أو الوفاة وذلك بالتوصية برفع مبلغ التعويض إلى ٦٠٪ من قيمته المقررة فى سنة ١٩٢٩ أى إن حد المسئولية أصبح مبلغ ١٣,٢٦٧ دولاراً أمريكياً بدلا مما كان عليه من قبل وهو ٨٩٢١ دولاراً أمريكياً . وقد رفعت اللجنة القانونية هذه التوصية مع غيرها من التوصيات الهامة إلى المجلس لاقرارها وعرضها على مؤتمر دبلوماسى دولى يدعو اليه المجلس للموافقة على تعديلات اتفاقية فارسوفى القديمة سنة ١٩٢٩

وبعد ، فان مسألة سعر المقابل قد أثارها فى سنة ١٩٥١ المسيو بوفينى شامبو فى وزارة المالية وفى وزارة الشئون الاقتصادية بباريس فاجابت الحكومة الفرنسية فى ٢٣ أغسطس سنة ١٩٤٩ بأن مايساويه مبلغ ٢٥٠ فرنك بوانكاريه كان يساوى فى ذلك الوقت سنة ١٩٤٩ أربعة ملايين ونصف من الفرنكات تقريباً . ومنذ ذلك التاريخ ١٩٤٩/٨/٢٣ حصل انتكاس فى العملة الفرنسية مقداره ٢٧٪ بتاريخ ١٩٤٩/٩/٢٠ مما جعل الأرقام المشار اليها أعلاه بسعر الفرنك الفرنسى الحالى هى التى تقابل اليوم أرقام الاتفاقية . ومع ذلك فلا بد من الاشارة هنا إلى أن الانتكاس المشار اليه لم يحصل إلا فى علاقة العملة الفرنسية مع الدولار ولم يعدل مباشرة وزن الذهب الموجود فى هذه الوحدة النقدية ، وبالاستعلام من جهات الاختصاص المالية فى مصر تبين أن سعر الفرنك بوانكاريه كان يساوى ٢٣ مليما مصرياً فى شهر سبتمبر سنة ١٩٥٢ بسعر القطع الرسمى .

فالأمر يتعلق إذن فى هذه المادة بتحديد للمسئولية وليس ذلك بالأمر الجزاف . ولكى يتسنى المطالبة بهذه المبالغ فان أصحاب الشأن عليهم إذن أن يثبتوا أن الضرر الذى أصابهم فعلا يساوى على الأقل المبالغ التى يطالبون بها أو يزيد الضرر عليها .

وتثور المسألة ، فى حالة النقص الجزئى ، لتحديد الوزن الذى يجب أن تحسب على أساسه أقصى المسئولية التى يمكن أن تقع على عاتق الناقل هل هى وزن البضائع المنقولة أم وزن الناقص وقد حل هذا الاشكال محكمة النقض الفرنسية فى المواد البحرية وهو ما يجوز تطبيقه هنا على وجه التقريب :

« الحد القانونى لمسئولية الناقل يجب أن تحسب على أساس عدد الكيلوجرامات التى لم يحصل تسليمها فعلا » . حكم نقض فرنسى ٢٨ ابريل سنة ١٩٤٧ دالوز ٥٠٥/٤٨ وعلق عليه العميد ريبير .

وتدخل عامل هبوط العملة النقدية بين حالة النقل وحالة تسوية الحساب قد أثار صعوبة أخرى دقيقة : الحد القانونى لمسئولية الناقل هل يجب تقديره فى يوم حصول الضرر أم فى يوم دفع التعويض ؟ من المعروف ان القضاء قد وضع أصاله مبدأ أن الضرر فى المسائل التعاقدية كما هو الحال أيضاً فى المسائل التقصيرية لا يجوز أن يقدر بسعر اليوم الذى حصل فيه الضرر وانما بسعر اليوم الذى يدفع فيه التعويض بواسطة المسئول. ولا يجوز أن نخلص من ذلك أن تحديد مسئولية الناقل يجب أن يكون تقديرها باعتبار سعر الفرنك فى هذا اليوم : فتقدير الضرر شىء وتحديد المسئولية شىء آخر مختلف تماماً عن الأول . فليس الأمر متعلقاً باصلاح ضرر بطريقة مناسبة على قدر المستطاع ، وانما الأمر يتعلق بتطبيق نص مذكور فى الوضع القانونى لمسئولية الناقل . وهذا المركز القانونى قد تحدد يوم النقل ولا يجوز أن يدخل عليه أى تعديل تبعاً لحدوث ظروف لاحقة .

وطبيعى فى الحالة التى يكون فيها الناقل قد أفلح بسوء نية وعن قصد ملتو ، فى أن يؤخر التسوية الى أبعد من المدد المألوفة مسببا بذلك للدائن ضرراً مستقلا عن ذلك الضرر الناشىء من مجرد التأخير فى حد ذاته فان المجنى عليه فى استطاعته أن يطلب تعويضا مستقلا . (حكم مدنى فرنسى ٢ يونيه سنة ١٩٤٧ جازيت دى باليه ١٩٤٧ - ٢ - ١٠٧) .

وبعد ، فان تعيين حدود المسئولية فى هذه المادة بسعر فرنك بوانكارية المقدر بزنة معينة من الذهب ، يثير اليوم مصاعب جمة فى كل مرة يراد تحويل هذه الأرقام الى عملة غير مرتبطة بالذهب وفى مقدمة هذه العملات فى أيامنا هذه الفرنك الفرنسى الحالى سنة ١٩٥٣

يضاف الى هذا القلق من هذه الناحية ، أنه وفقاً لمختلف الدول يكون تحويل العملة على أسس نقدية مختلفة وتكون النتيجة أن رقم نفس المبلغ محسوبا بالفرنك بوانكارية اذا ما استحال الى فرنك فرنسى حالى بواسطة شركة تأمين فرنسية عن مسئولية الطيران يولد مبلغاً يختلف تماما عن المبلغ الذى تدفعه شركة تأمين بريطانية لنفس المبلغ المحسوب بالفرنك بوانكاريه .

ولقد كتب الشراح كثيراً عن هذه الصعوبات فى صدد تعديل اتفاقية فارسوفى ونشروا الكثير من الابحاث والمقترحات فى المجلات القانونية الدولية فارجع اليها .

*
* *

عن المادة الثالثة والعشرين

يعتبر كأنه غير مكتوب كل شرط ينشىء شروطا للمسئولية أكثر صلاحية للناقل من الشروط السابق ذكرها . وعلى عكس ذلك

فان التشريع الوطنى الداخلى الفرنسى يقرر صحة بعض شروط الاعفاء من المسئولية . (راجع المادة ٤٢ من قانون الطيران الفرنسى ٣١ مايو سنة ١٩٢٤) .

***

عن المادة الرابعة والعشرين

إن كل تشريع يخضع طائفة من الناس لنظام مسئولية معين ، يستبعد ضمنا (مالم يتخل عن كل أثر لذلك) السبل التى قد تسمح بالتحايل عليه عن طريق الالتجاء الى قواعد القانون العمومى . وواضعو اتفاقية فارسوفى قد آثروا أن يعلنوا بصريح العبارة رغبتهم فى أن يروا التطبيق العملى للقواعد التى رسموها فأخضعوا لأحكامها (كل دعوى مسئولية فى أية صورة كانت) .

فعدد وصفة الأقارب الذين خلفهم من بعده ضحية الحادث فى كارثة جوية ، أو الطعون التى يتقدم بها مستخدموه ، أو التأمين الاجتماعى ، الملزمون بدفع مرتب الى أسرته والأسانيد القانونية التى تهدف الى التمسك بالمسئولية غير التعاقدية أى المسئولية التقصيرية التى تثقل كاهل الناقل ، كل ذلك لايمكن أن يخرق الأحكام التى أبعدت أو قيدت مسئولية الناقل فى هذه الاتفاقية .

ولكن احتمال تعدد المدعين بالتعويض قد يلزم باجراء توزيع دقيق للتعويض المقرر بين مختلف من لهم الحق فيه : فيكفى أن يودع الناقل المبلغ المقابل لحد مسئوليته ليكون بعد ذلك فى حمى من كل مطاردة قانونية من جانب أولئك الذين يتنازعون القسمة بينهم . والتوزيع يجوز أن يحصل مبين عدد كبير من أصحاب الحق . ولنذكر على سبيل المثال حكم محكمة استئناف اميانز الفرنسية الذى أرضى خمسة عشر مطالبا بالتعويض على اثر حادث وفاة عرضى . (حكم اميانز ١٥ نوفبر

سنة ١٩٣١ سيرى ٣٢ - ٢ - ١١٨) . ويراعى أن التوزيع يزداد صعوبة وتعقيداً اذا طلب من محاكم ثلاث دول مختلفة . . .

وعبارة استبعاد كل دعوى مسئولية فى خارج الشروط والحدود المقررة فى هذه الاتفاقية إن هى الا عبارة عامة : ويلوح لنا اذن أن نخضع لهذه الشروط والحدود الدعوى التى يمكن توجيهها ضد التابع بوصفه الشخصى . على أن بعض الفقهاء لايشاطرون هذا الرأى (راجع مؤلف جوجلارص ٢٧٩) .

وقد قضى بأنه متى اعتبر النقل دولياً بالمعنى الوارد فى اتفاقية فارسوفى فان أحكام هذه الاتفاقية لامفر من انطباقها حتما دون أن يكون للمتخاصمين الحق فى جواز التهرب من أحكامها أو ممارسة دعوى تعويض على أساس مخالف لأسس اتفاقية فارسوفى . (قضية جارسيا ضد شركة طيران بانامبريكان ، مجلة الطيران الأمريكية سنة ١٩٤٨ صفحة ٦٢) .

• •
•

عن المادة الخامسة والعشرين

ان نظام الرعاية الذى أحيط به الناقل الجوى فى شأن مجرد وجود المسئولية (المادة ٢٠) أو وضع حد لمسئولية (المادة ٢١) يزول هذا النظام الرحيم اذا كان الضرر قد نشأ عن غشه de son dol أو من خطأ يساوى الغش فى قانون المحكمة التى عرض عليها النزاع .

ولموقف التابع نفس النتائج . فحدود المسئولية تزول اذا كانت البضاعة قد سرقت بواسطة أحد تابعى الناقل .

وبالرجوع الى النص الانجليزى فى اتفاقية وارسو سنة ١٩٢٩ نجد أن اصطلاح غش dol قد ترجمت الى الانجليزية بمعنى wilful misconduct

وهذه الترجمة الانجليزية قد سببت الكثير من اختلاف وجهات النظر والنقد . على أن المعروف أن النص الفرنسى هو الأصل وهو الحجة المعول عليها .

وحتى الآن سواء فى الولايات المتحدة أم فى بريطانيا أم فى فرنسا فان المحاكم جميعا قد رفضت أعمال الاستثناء الوارد فى (المادة ٢٥) . ومع ذلك ففى قضية سوفيمكس ضد شركة الطيران الأمريكية (T.W.A) فان محكمة السين الفرنسية قد قضت فى قضية تجارية بأن مجرد انقضاء شهرين اثنين لايصال طرد من باريس الى الاسكندرية بمصر يكون فى حالة انعدام القوة القاهرة ، خطأ جسيما من جانب الناقل الجوى . (محكمة السين التجارية ٣٠ يوليه سنة ١٩٤٨ مجلة قانون الطيران سنة ١٩٥٠ صفحة ١١٢٣ مع تعليق لاكومب) .

على أن بعض الشراح قد قالوا بأن غش الناقل أو أحد تابعيه يمنعه من أن يتمسك حتى بالدفع بسقوط السنتين المشار اليهما فى (المادة ٢٩) ولكن الحقيقة أن الأمر لايتعلق هنا بنص يطرد أو يقيد مسئوليته وانما يتعلق الأمر فى المادة (٢٩) بدفع بعدم القبول أى بسقوط حق المدعى كما هو ظاهر من عبارات المادة الصريحة . وكذلك فان (المادة ٢٥) لاتأتى الا باستثناء المادتين ٢٠ و ٢١ ولم تذكر معهما (المادة ٢٩). وهذا القول هو ما قضت به المحكمة العليا فى نيويورك بتاريخ ١٠ فبراير سنة ١٩٤٩

والمسألة أشد دقة وتعقيداً اذا أردنا أن نعرف ما اذا كان الخطأ الجسيم يولد نفس آثار الغش . فان أغلب الشراح (راجع لموان رقم ٨٣٢ ومازو فى المسئولية جزء أول رقم ٦٧٥) . يرددون الحكمة القديمة culpa Lata dolo aquiparatur ويجيبون على هذا السؤال بالايجاب . ولكن الحقيقة أن قيمة هذه الحكمة اللاتينية

القديمة محل نزاع فى فرنسا ومصر . ومن ناحية أخرى فان مولفى نصوص اتفاقية فارسوفى الدولية لم يكن فى قصدهم عندما استعملوا تلك الصيغة أن يشبهوا بين الغش والخطأ الجسيم . وأخيراً وعلى وجه الخصوص فان التشبيه بينهما بلا تحفظ يؤدى الى مجرد زوال الغرض من النصوص السالفة الذكر .

والقضاء لايسمح بهذا التشبيه فى مواد الطرق الحديدية . (حكم مدنى فرنسى صادر فى ٢٩ يونيه سنة ١٩٤٨) ويقول فى ذلك روديير بأن السبب فى تطبيق هذا النظام على حالات النقل بطريق السكك الحديدية ينحصر فى وجود الأسعار المتجانسة رسميا .

وكما هو الحال فى أمر شركات السكك الحديدية فان اسعار شركة الطيران الفرنسية (ايرفرانس) تكون معتمدة من الحكومة . فالأسباب التى تنفى التشبيه بين الخطأ الجسيم والغش موجودة اذن بالنسبة لكل من هذه الشركات الوطنية الفرنسية . ومع ذلك فانه لايلوح اذن من الممكن أن نقر التشبيه بين الخطأ الجسيم والغش بالنسبة لبعض شركات النقل الوطنية وأن نرفض اعتماده بالنسبة للأخرى : وهذا الحل يكون من غير شك مخالف لمقاصد الذين قاموا بصياغة الاتفاقية الدولية .

وقد لاحظ العلامة ريبير ، ، وهو فى صدد مسئولية الناقل البحرى (قانون ٢ أبريل سنة ١٩٣٦) أن الحكمة القديمة السالفة الذكر لا يجوز تطبيقها إلا على شروط الاتفاقية . وفى القضاء التقليدى القديم (بطلان الشرط المقيد لمسئولية الناقل فى حالة الخطأ الجسيم كان يقوم على وصف عدم شرعية الاتفاق) أما اذا تعلق الأمر بقيد وارد بنص صريح فى القانون ، فلا محل اذن لتطبيق تلك الحكمة القديمة لأن الأساس الذى يبرر وجودها منعدم .

على أن وجهة النظر هذه ، تستأهل عناية خاصة : فالعلامة ريبير كان أحد الأعضاء الأشد تأثيراً فى المؤتمر عند صياغة النص المذكور . فنية واضع الشرط لم تكن اذن لتنصرف الى تشبيه الخطأ الجسيم بالغش . ودراسة الأعمال التحضيرية تؤيد هذا الوضع وتسمح بتحديد مرمى عبارة الاتفاقية : فان مشروع اتفاقية فارسوفى لم يكن ينص إلا على الغش le dol . ولكن مندوبى بلاد اللغة الانجليزية قد بينوا الاستحالة التى يتواجدون فيها عندما يحاولون ترجمة هذا الاصطلاح والقانون الانجليزى لايعرف الفكرة المقابلة للغش . أما اصطلاح wilful misconduct فانه لايطابق تماما فكرة الغش فى القانون الفرنسى le dol ومن أجل هـذا ، ولكى يمكن تطبيق المادة (٢٥) فى البلاد الانجلوساكسون فقد قرروا أنه الى جوار اصطلاح الغش قد نصوا على كلمة الخطأ الذى يعتبره قانون المحكمة المختصة بالفصل فى النزاع ، مساويا لفكرة الغش . وإذن يكون القصد من اصطلاح الخطأ ليس هو الخطأ الجسيم بالمعنى المفهوم عند الرومان وانما هو مايسميه الانجليز wilful misconduct (راجع فى ذلك تقارير المؤتمر الثانى ص ١٣٩) .

وقضاء محاكم الدرجات الأولى فى القضاء الفرنسى ، وحتى بغير تعرض لبحث هذه الصعوبة قد أكد مسئولية الناقل الغير محدودة فى حالة الخطأ الجسيم ويميل القضاء الى أن يضفى هذا الوصف على كل إهمال أو رعونة . ويجد القضاء معياره لهذا فى مدى خطورة وأهمية الضرر . فكل رعونة يمكن أن تؤدى الى حادثة ، تسمى رعونة جنائية . وكل إهمال يتولد عنه خسارة مادية هامة يسمى خطأ جسيم . فالعبرة اذن بنتيجة التقصير — ولكنا نأمل أن تظل محكمة النقض الفرنسية وفية للأسباب التى تبرر الحكمة القديمة . فاذا كان الخطأ الجسيم يساوى الغش فذلك لأنه يؤدى الى افتراض الغش . (راجع مازو فى المسئولية المدنية جزء أول رقم ٦٧٥) .

على أن من الواضح تماما ، فيما عدا حالة انتواء الانتحار ، فان الرعونة أو الإهمال الذى يصدر من أشخاص يتواجدون على متن طائرة فى السماء لايمكن أن يكون قد ارتكب بقصد فعل حادثة . ومن ثم فلا يؤدى الى زوال حدود المسئولية إلا عمل يتم بقصد احداث ضرر متعمد أو على الأقل ، بازدراء تام لنتائجه الطبيعية .

هذه الفكرة التى تلوح متوافقة تماما مع قصد واضعى اتفاقية فارسوفى لها فوق ذلك الفضل فى أن تكون قريبة من الفكرة الانجليزية التى أشرنا الى اصطلاحها . ومن اللغو أن نذكر هنا مدى الفائدة التى تعود على الجميع اذا ما وجد قضاء دولى موحد فى هذا الموضوع . وفكرة واضعى الاتفاقية تتفق أيضا مع الفكرة التقليدية الفرنسية للخطأ الجسيم ويبدو فوق ذلك أنها قد طبقت بواسطة قضاة محكمة بروكسل المدنية فى حكم صدر بتاريخ ٦ مايو سنة ١٩٥٠ منشور فى المجلة الفرنسية لقانون الطيران سنة ١٩٥٠ ص ٤١١ —.

ملاحظة : جاءت آخر أنباء اجتماع ريو دیجانيرو فى أغسطس سنة ١٩٥٣ تقرر أن الرأى قد استقر على مبدأ جديد وهو : « إن قيود المسئولية لاتنطبق متى ثبت أن الضرر قد نجم عن عمل مقصود أو عن ترك متعمد من الناقل، أو من تابعيه أو وكلائه بقصد احداث الضرر » .

*
* *

عن المادة السادسة والعشرين

احكام المادة (٢٦) لاتتطلب أى تعليق خاص . ويكفى أن ننبه الى مرونة نظام التحفظات : فكل احتجاج مكتوب يكون تحفظا سليما . ولا ضرورة لصيغة معينة . ومن المعروف على خلاف ذلك أن هنالك صياغة خاصة فى المادة (١٠٥) من القانون التجارى الفرنسى لمثل هذا الموضوع فى مادة النقل فى القانون العموى : فالتحفظات

ينبغى أن تصاغ فى صورة عمل ولائى أو بخطاب موصى عليه . أما هنا فان مجرد القيد فى سجل الناقل يكفى تماما . (راجع فى ذلك حكم فرنسى ٤ نوفمبر سنة ١٩٤٦ سيرى ٤٧ - ١ - ١٥ — ومدنى ١٨ فبراير سنة ١٩٤٧ دالوز ٢٢٤ ومقالات دوران ورودير وهيمار فى مجلات قانون الطيران) .

وتحسب المدد ثلاثة أو سبعة أو أربعة عشر يوما وفقاً لما جاء ذكره فى المادة ٣٥ بمعنى أن يكون حسابها بالأيام العادية وليست بالأيام العمالية . وقد سنحت الفرصة للمحكمة التجارية لمنطقة السين بباريس فطبقت هذا النص تطبيقاً له وزنه على الرغم من أنه محل خلاف وذلك فى حكمها الصادر فى ١٠ يناير سنة ١٩٥٠ منشور مع التعليق عليه فى المجلة العامة لقانون الطيران سنة ١٩٥١ صفحة ٣٩٢

*
* *

عن المادة الثامنة والعشرين

لكى يتسنى التمسك بمسئولية الناقل ، فللمدعى أن يختار بين محاكم مختلفة : محكمة موطن الناقل أو محكمة المركز الرئيسى لنشاطه أو محكمة الجهة التى يكون له فيها منشأة تولت عنه ابرام العقد بمعرفتها وإما أمام محكمة جهة الوصول .

على أن هذا الخيار الواسع النطاق مقيد رغم ذلك بضرورة أن تكون المحكمة المختصة بالفصل فى النزاع تابعة لاحدى الدول السامية المتعاقدة : فالاختصاص أو الحياد فى تطبيق الاتفاقية بواسطة محاكم دول لم تكن قد صدقت بعد على الاتفاقية لايدعو الى الاطمئنان أو فيه مايبعث على القلق .

من أجل هذا وددنا مخلصين لو كانت مصر قد وقعت وصدقت أو انضمت منذ سنين الى اتفاقية فارسوفى التى لاغنى لتشريعنا المصرى

الحديث عن مبادئها التى تتفقدها اليوم المحاكم المصرية للفصل فى الأقضية المرفوعة اليها لتحديد مسئولية الناقل وتعويض كل من اصابه ضرر وهو على متن طائرة فى الجو . وتعتزم مصلحة الطيران المدنى فى عهدها الجديد أن تبادر الى الانضمام فى أقرب فرصة الى اتفاقية فارسوفى والاشتراك مع جميع دول العالم فى تعديل مبادئها وتنقيح أحكامها

ويلاحظ فى المادة الثامنة والعشرين أنها لم تتعرض لذكر محكمة مكان وقوع الحادث . على أن الاختيار الذى أوكل أمره للمدعى يبدو ثقيلا للغاية وتتعقد أثاره اذا كانت المحاكم محل البحث تكون تابعة لعدد من الدول المختلفة . وقانون المحكمة المعروض عليها النزاع ينطبق لا على الاجراءات وحدها ولكن أيضا على حساب مدد السقوط المشار اليها فى المادة ٢٩ فقرة ثانية من هذه الاتفاقية وكذلك على نتائج خطأ الشخص المصاب المادة ٢١ وعلى تقدير خطأ الناقل غير عابئة بالأحكام التى تستبعد المسئولية أو تقيدها (المادة ٢٥) .

ويجدر أخيراً التنبيه الى أن مشروع الاتفاقية المعدلة ، قد استبدل بمحكمة المواطن

من محكمة الاقامة المعتادة .

*
* *

عن المادة التاسعة والعشرين

المدة المقررة لامكان ممارسة دعوى المسئولية هى مدة سقوط déchéance وليست مدة تقادم prescription فالأمر يتعلق هنا فى الواقع بمدة مضروبة delai préfix لاموقوفة ولا مقطوعة . (راجع نيموان ٨٣٩ ولاكومب فى مجلة قانون الطيران سنة ١٩٥٠ صفحة ٩٦٦) .

والأفضلية التى قالت بها الفقرة الثانية لايثار قانون المحكمة المعروض عليها النزاع لاصلة لها بالوقف ولا بالانقطاع ولكن فقط بمجرد حساب المدة : فمن ساعة الى أخرى أو من يوم الى يوم وتمد المدة وفقاً لقانون المرافعات اذا كان اليوم الأخير يوم عطلة (جمعة أو يوم عيد) .

ولقد عرضت مسألة السقوط فى قضية وانديرر ضد شركة طيران سابينا البلجيكية أمام المحكمة العليا للدولة فى نيويورك بتاريخ ١٠ فبراير سنة ١٩٤٩ (راجع مجلة قانون الطيران بالولايات المتحدة سنة ١٩٤٩ ص ٢٥ ومجلة قانون الطيران الفرنسية سنة ١٩٤٩ ص ٨٢٩ مع تعليق للأستاذ لاكومب) .

وقد قضى أيضا بما يتلاءم وأحكام المادة ٢٩ من اتفاقية فارسوفى بأن الشرط المحرر فى عقد النقل والذى يقرر بأن كل المطالبات يجب ان تقدم إلى الناقل بكتاب مسطور وفى بحر الثلاثين يوما التالية للحادث الذى كان سببا لها ، يكون الجزاء على مخالفته سقوط الحق فى المطالبة لانقضاء المدة المقررة à peine de forclusion

(قضية سمك الأطلنطى ضد شركة طيران بانامبريكان أمام محكمة مقاطعة كوك الأمريكية فى ٢٩ نوفمبر سنة ٩٤٨ مجلة قانون الطيران سنة ١٩٥٠ صفحة ٩٦٢ — وقضية شركة التأمين عن التعويضات ضد شركة طيران بانامبريكان والحكم فيها منشور فى مجلة قانون الطيران الأمريكية سنة ١٩٤٥ صفحة ٥٢ — وقضية شيلدون ضد شركة طيران بانامبريكان أمام المحكمة العليا للدولة فى نيويورك ٦ مايو سنة ١٩٤٧ وقد تأيد أمام قسم الاستئناف العالى فى ١٠ أكتوبرسنة ١٩٤٧ منشور بمجلة قانون الطيران الأمريكية سنة ١٩٤٧ صفحة ٥٤٦) .

والسقوط المنصوص عليه فى المادة (٢٩) من اتفاقية فارسوفى لايدخل فى أحكام هذه الاتفاقية التى تستبعد أو تقيد مسئولية الناقل

بالمعنى المفهوم فى المادة (٢٥) فقرة أولى منها . ومن ثم فلايستطيع المدعى ان يفلت من سقوط الحق فى المطالبة بانقضاء المدة المقررة المذكور فى المادة (٢٩) بأن يدعى وجود غش من الناقل أو من تابعيه . (راجع فى ذلك حكم قضية وانديرر ضد شركة طيران سابينا البلجيكية أمام المحكمة العليا للدولة فى نيويورك بتاريخ ١٠ فبراير سنة ١٩٤٩ وقد سبق الاشارة اليه) .

*
* *

عن المادة الثلاثين

هذه المادة تنظم أمر النقل على التعاقب successifa ويمكن تفهم أحكامها بغير كبير عناء . ويكفى ان نشير إلى أن التضامن بين الناقلين لايكون له وجود الا فى الحالة التى يكون فيها الضرر معزواً إلى الناقل الدخيل intermédiaire ففى هذا الفرض وحده يكون المرسل منه والمرسل اليه لها الخيار بين الناقل الأول أو الناقل الأخير أو الناقل الذى تسبب فى وقوع الضرر . أما فى باقى الفروض والحالات فان المرسل منه ليس له ان يرجع الا على الناقل الأول والمرسل اليه ليس له ان يرجع الا على الناقل الأخير . (راجع نموان ٨٥٨) .

أما عن مسألة المساهمة فى الدين فلم تعرض لها الاتفاقية : فالناقل الذى دفع التعويض هل له ان يرجع على الناقلين الآخرين أو على أى منهم ؟ هذه المسألة قد حلت بطريقة مختلفة فى التشريعات المتباينة . ومن ثم فنحن فى صدد مشكلة تنازع القوانين الوطنية ولامفر من وجود حل عادل لها . على ان القضاء الفرنسى قد اتجه إلى القول بأن الناقل الذى دفع تعويضا لايستطيع ان يطالب بالحصول من ناقل آخر على مادفعه ما لم يثبت ان الضرر قد حصل فى النطاق أو الجزء من الرحلة الذى تولاه هذا الأخير . والمشروع الذى أعدته لجنة تعديل تقنين

القانون التجارى ينص فى مادته الخامسة عشر من الفصل المتعلق بعقد النقل على انه :

« اذا كان الجزء من خط الرحلة الذى يكون الضرر قد وقع فيه لايمكن تحديده فان ذلك الذى يكون قد عوض الضرر من بين الناقلين يكون له رجوع جزئى ضد كل ناقل من الناقلين الملزمين نسبيا عن طول نصيبهم من خط الرحلة ، فأما عن الحصص المستحقة من المعسرين من بينهم فانها توزع فيما بينهم بالتناسب » .

فى الأحكام العامة والنهائية

ان نصوص اتفاقية فارسوفى إن هى الا نصوص آمرة فكان الزاما ان تمنع الدول المتعاقدة من محاولة التحايل عليها عن طريق غير مباشر بالالتجاء إلى نظام الاحالة إلى القانون الوطنى الداخلى أوبتحديد قواعد اختصاص أوولاية تخالف تلك المشار اليها فى المادة (٢٨) . وممالاشك فيه ان هذا المنع لاينصرف الا الى الاتفاقات التى قد تنعقد قبل وقوع الضرر . فأما عن عمليات نقل البضائع فان شدة النص تلين فشروط الصلح يمكن قبولها اذاكان التحكيم يمكن ان يتم فى أحد الأماكن المقررة فى المادة (٢٨) .

والاتفاقية لاتلزم أى ناقل بأن يتعاقد . وهذا النص (٣٣) يسمح لشركات الطيران الأعضاء فى جماعة الياتا (I.A.T.A) بأن ترفض كل ارسال يكون مشروطا فيه مصلحة خاصة فى التسليم أومدة محددة للنقل .

وتنجو من تطبيق النظام المعروف كل حالات الطيران التى يكون الهدف منها استكشاف مناطق جديدة وبذلك تتضمن مخاطر تكميلية .

وقد قضت محكمة بروكسل بأن الطيران الذى يتم لأول مرة بواسطة شركة معينة على خط مطروق فى العادة بواسطة شركات نقل أخرى لايمكن اعتباره انه طيران للتجربة . (حكم ٦ مايو سنة ١٩٥٠ المجلة الفرنسية لقانون الطيران سنة ١٩٥٠ ص ٤١١ — والمجلة العامة للطيران سنة ٩٥١ ص ١٧٠) — وقد قالت المحكمة فى نفس الحكم بأن من الجائز قانونا الاتفاق فى العقد على اخضاع حالات الطيران للتجارب لأحكام اتفاقية فارسوفى .

وأخيراً فقد صدقت فرنسا على اتفاقية فارسوفى دون أدنى تحفظ قد صدر قانون بتصديقها عليها فى ١٥ نوفمبر سنة ١٩٣٢ ونشر فى الجريدة الرسمية بتاريخ ١٥ ديسمبر سنة ١٩٣٢ . ولقد حرصت فرنسا على ان تربط معها مجموع مستعمراتها ومحمياتها واقاليمها التى تحت الانتداب وكل اقليم خاضع لسيادتها فى أى صورة من صور القانون الدولى العام .

الدكتور ضياء الدين صالح المستشار
ومندوب مصر الدائم فى اللجنة
القانونية الدولية للطيران

راجع المسئولية المدنية فى مصر

(١) مؤلف الوسيط للدكتور عبد الرازق السنهورى رئيس مجلس الدولة سنة ١٩٥٢ ص ٧٤٣

(٢) مؤلف المسئولية المدنية للمستشار مصطفى مرعى رئيس إدارة قضايا الحكومة سابقاً .

(٣) فى المسئولية المدنية للدكتور سليمان مرقص سنة ١٩٥٣ أستاذ القانون المدنى بالجامعة

(٤) نظرية الالتزام للدكتور أحمد حشمت أبو ستيت استاذ القانون المدنى بالجامعة

(٥) فى الالتزامات للدكتور حلمى بهجت بدوى وزير الدولة .

(٦) مؤلف الموجز فى الالتزامات للدكتور عبد الرازق السنهورى رئيس مجلس الدولة فى مصر .

اجتماع ريوديجانيرو

من ٢٥ أغسطس سنة ١٩٥٣ الى ٩ سبتمبر سنة ١٩٥٣

تعديل اتفاقية فارسوفى لسنة ١٩٢٩ (١)

اجتمعت اللجنة القانونية الدولية لمنظمة الطيران ، فى دورتها التاسعة بمدينة ريو دى جانيرو فى يوم ٢٥ أغسطس سنة ١٩٥٣ وأوصت بضرورة ادخال تعديل جوهرى على أحكام اتفاقية فارسوفى . وقد اتخذت هذه التوصية بعد أن قامت بدراسة كاملة للقواعد الدولية التى تحدد مسئولية الناقل الجوية ، فى حالة وقوع حادث ، وذلك فى صدد الاضرار التى تصيب المسافرين والامتعة والبضائع التى يجرى نقلها من دولة الى أخرى . وقد حضر اجتماع ريودى جانيرو مندوبو ٣٤ دولة اعضاء فى المنظمة الدولية للطيران وممثلو ثلاث هيئات دولية ، ويعد هذا الاشتراك الواسع المدى من جانب أكبر عدد من الدول فى اجتماع اللجنة القانونية الدولية للطيران مما لم يسبق له نظير . وقد رأس هذه الدورة التاسعة البروفسور بتمسثو كلز كافالكانتى رئيس الوفد البرازيلى ومندوب البرازيل الدائم فى اللجنة القانونية الدولية لشئون الطيران ، وهو الآن رئيس اللجنة القانونية .

واتفاقية فارسوفى الموقعة فى سنة ١٩٢٩ والتى صدقت عليها ما يزيد على الخمسين دولة ، إن هى إلا اتفاقية دولية هامة للغاية فهى التى تحدد مسئولية الناقل الجوى فى حالة الضرر الذى يصيب المسافرين أو يلحق بالأمتعة والبضائع خلال عملية نقل جوى دولى .

وبمقتضى أحكام هذه الاتفاقية يكون الناقل مسئولا عن الضرر الذى يحدث فى حالة الوفاه أو الجرح أو أى اصابة بدنية أخرى تصيب مسافرا فى أثناء النقل . ويقع عليه عبء اثبات أن الضرر لم ينشأ من خطأ ارتكبه

(١) بروتوكول ريوديجانيرو بمشروع التعديل مرفق صفحة ٧٩١

هو أو تابعوه . وفى الاتفاقية نصوص مماثلة تطبق فى حالات الضرر الذى يحدث عند تحطيم أو ضياع أو تلف الأمتعة أو البضائع .

ومن بين مختلف مشروعات تعديل اتفاقية فارسوفى ، التى عرضها على مجلس المنظمة ، كبار رجال القضاء والفقهاء وخبراء القانون والمتخصصون فى الشئون الجوية الدولية ممن تتكون منهم اللجنة القانونية الدولية ، كان أهم تلك المشروعات ذلك الذى يرمى الى رفع مبلغ الـ (١٢٥) الف فرنك ذهب وهو يساوى ٨،٢٩١ دولارا أمريكيا الى مبلغ الـ (٢٠٠) ألف فرنك ذهب وهو يساوى ١٣،٢٧٦ دولارا أمريكيا ومعنى ذلك أن يرفع الرقم دفعة واحدة الى ٦٠ ٪ من قيمته الأصلية وهو حد مسئوليه الناقل فى صدد حالة وفاة كل مسافر أو عند جرحه أو اذا لحقته اصابة بدنية .

وحرصا على تسهيل النقل عن طريق الجو . ونظرا للاتساع الشامل الذى لا تكف عمليات النقل الجوى عن أن تحيط به من كل جانب فقد أصبح من الضرورى العمل على تبسيط البيانات التى على الناقل أن يدلى بها للمسافر أو للمرسل منه فى سندات النقل . وقد أصبح على الناقل أن يوضح على تذكرة السفر أو على استمارة الأمتعة أو خطاب النقل الجوى مجرد بيان يذكر فيه بوضوح أن الامر يتعلق بنقل جوى يخضع لبعض القيود التى ترد على مسئولية الناقل . وينص المشروع على أن الناقل ليس من حقه أن يتمسك بالقيد على المسئولية اذا ثبت أن الضرر ناشئ من فعل أو من الامتناع عن فعل وقع عمدا من الناقل أو من تابعيه وذلك بقصد الاضرار .

وقد كان من رأى اللجنة القانونية الدولية أن هذه التعديلات وغيرها قد بلغت من الأهمية شأنا حمل مجلس المنظمة الدولية على التفكير فى الدعوه الى مؤتمر دبلوماسى بقصد صياغة وتوقيع بروتوكول بتعديل اتفاقية فارسوفى الدولية . (ض . ص)

مشروع تعديل اتفاقية فارسوفى

ريوديجانيرو

البروتوكول [1]

المعدل للاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوى الدولى الموقعة بفارسوفى فى سنة ١٩٢٩

وهو البروتوكول الذى اعتمد بعد القراءة الثالثة

الحكومات الموقعة أدناه :

لما كان من المأمول فيه تعديل الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوى الدولى الموقعة فى فارسوفى بتاريخ ١٢ اكتوبر سنة ١٩٢٩ والمعبر عنها بعد باصطلاح الاتفاقية .

قد توافقت على تعديل الاتفاقية على الوجه الآتى :

١ — عن المادة الأولى :

(ا) تلغى الفقرة ٢ وتستبدل بالنص الآتى :

٢ — يعتبر (نقلا دوليا) ، فى عرف هذه الاتفاقية ، كل نقل يشترط فيه الأطراف المتعاقدون أن تكون نقطتا القيام والوصول ، سواء أكان هناك انقطاع للنقل أو كان هناك نقل من طائرة الى أخرى أم لم يكن ، واقعتين إما فى اقليم

---

[1] نقل نصوصه إلى اللغة العربية الدكتور ضياء الدين صالح المستشار ومندوب مصر الدائم فى اللجنة القانونية الدولية لشؤون الطيران ومندب لتعديل تشريعات الطيران المصرية .
ونود أن ننوه بأن مشروع هذا البروتوكول قد وصلنا فى غضون شهر نوفبر سنة ١٩٥٣ بعد أن تم طبع إتفاقية فارسوفى فلم نتمكن من ادخال مشروع تعديل كل مادة من مواد فارسوفى سنة ١٩٢٩ فى وثيقة واحدة بحيث يسهل على القارىء تتبع ما أدخله المشروع على كل مادة على حدتها . (ض . ص —)

طرفين ساميين متعاقدين ، واما فى اقليم طرف واحد من الأطراف المتعاقدين ، فى حالة ما اذا نص على ايجاد مرسى جوى فى اقليم دولة أخرى ، حتى ولو كانت هذه الدولة ليست طرفا ساميا متعاقداً . ولا يعتبر نقلا دوليا فى عرف الاتفاقية ، النقل بغير وجود مثل هذا المرسى بين نقطتين على اقليم طرف سام متعاقد واحد .

(ب) تلغى الفقرة ٣ وتستبدل بالنص الآتى :

(٣) النقل الذى يتولاه عدد من الناقلين بطريق الجو على التتابع يفترض فيه عند تطبيق الاتفاقية أنه "نقلة واحدة" اذا اعتبر الأطراف أنه عملية واحدة سواء أكان الاتفاق بشأنه قد ابرم فى صورة عقد واحد أو أكثر ولا يفقد صفته الدولية لزوم تنفيذ أحد العقود أو بعضها تنفيذاً كاملا فى اقليم نفس الطرف السامى المتعاقد .

٢ — عن المادة الثانية :

(ا) تلغى الفقرة ٢ وتستبدل بالنص الآتى :

(٢) لاتسرى الاتفاقية :

(ا) على نقل الأشخاص والبضائع والأمتعة الذى يتم لحساب السلطات الحربية على متن طائرات تكون حمولتها القصوى تحت تصرف هذه السلطات .

(ب) على نقل البريد والطرود البريدية الذى يتم لحساب السلطات البريدية .

٣ ــ عن المادة الثالثة :

(١) تلغى الفقرة ١ وتستبدل بالنص الآتى :

عند نقل الركاب ، ينبغى تسليم تذكرة سفر تشتمل على البيانات التى تثبت أن النقل دولى بمفهوم المعنى الوارد فى المادة الأولى مع ذكر أن النقل يخضع لنظام المسئولية المحدد فى الاتفاقية .

(ب) تلغى الفقرة ٢ وتستبدل بالنص الآتى :

(٢) مالم يقم الدليل على العكس ، تكون لتذكرة السفر حجيتها من حيث انعقاد عقد النقل وشروطه . ولا يؤثر على قيام عقد النقل أوعلى صحته ، عدم وجود التذكرة أوعدم صحتها أوضياعها بل يظل العقد خاضعا لأحكام الاتفاقية . على أنه اذا قبل الناقل راكبا لم تسلم اليه تذكرة سفر أو اذا كانت التذكرة غير مشتملة على ذكر أن النقل يخضع لنظام المسئولية المحدد فى الاتفاقية فلا يحق للناقل أن يتمسك بأى نص مقيد لمسئوليته فى شأن هذا الراكب .

٤ ــ عن المادة الرابعة :

(١) تلغى الفقرات ١ ، ٢ ، ٣ وتستبدل بالنص الآتى :

(١) عند نقل الأمتعة المسجلة ، ينبغى أن تسلم استمارة نقل الأمتعة ويجب ، فى حالة ما اذا لم تكن مقترنة بتذكرة سفر وفقا لأحكام المادة الثالثة (١) أو لم تكن داخلة فيها ، أن تشتمل على البيانات التى تثبت أن النقل دولى بمفهوم المعنى الوارد فى المادة الأولى وكذلك ذكر أن النقل يخضع لنظام المسئولية المحدد فى الاتفاقية .

(ب) تلغى الفقرة ٤ وتستبدل بالنص الآتى :

٢ — مالم يقم الدليل على العكس ، تكون لاستمارة نقل الأمتعة حجيتها من حيث تسجيل الأمتعة وشروط عقد النقل . ولا يؤثر على قيام عقد النقل أو صحته عدم وجود الاستمارة أو عدم صحتها أو ضياعهابل يظل العقد خاضعا لأحكام الاتفاقية . على أنه اذا قبل الناقل أمتعة دون أن تكون قد سلمت عنها استمارة، أو فى حالة ما اذا لم تكن استمارة نقل الامتعة مقترنة بتذكرة سفر وفقا لأحكام المادة الثالثة (١) أو لم تكن داخلة فيها وكانت الاستمارة غير مشتملة على بيان أن النقل يخضع لنظام المسئولية المحدد فى الاتفاقية ، فلا يحق للناقل أن يتمسك بأى نص مقيد لمسئولية فى شأن هذه الأمتعة المسجلة .

٥ — عن المادة السادسة :

(١) تلغى الفقرة ٣ وتستبدل بالنص الآتى :

٣ — وعلى الناقل أن يوقع بامضائه قبل أن يبدأ فى نقل البضاعة

٦ — عن المادة الثامنة :

تلغى المادة ٨ وتستبدل بالنص الآتى :

" يجب أن يشتمل خطاب النقل الجوى على البيانات التى تثبت أن النقل هو دولى بمفهوم معنى المادة الأولى مع ذكر أن النقل يخضع لنظام المسئولية المحدد فى الاتفاقية " .

٧ – عن المادة التاسعة :

تلغى المادة (٩) وتستبدل بالنص الآتى :

« لا يحق للناقل أن يتمسك بأى نص مقيد لمسئوليته إذا قام بنقل بضائع لم يعد بشأنها خطاب نقل جوى أو إذا كان هذا الخطاب غير مشتمل على بيان أن النقل يخضع لنظام المسئولية المحدد فى الاتفاقية » .

٨ – عن المادة العاشرة :

(ا) تلغى الفقرة (٢) وتستبدل بالنص الآتى :

٢ – ويتحمل مسئولية أى ضرر يلحق بالناقل أو بأى شخص آخر تنعقد فى مواجهته مسئولية الناقل ، وذلك من جراء بياناته واقراراته المخالفة للقوانين أو غير الصحيحة أو الناقصة .

٩ – عن المادة الحادية :

(ا) تلغى الفقرة (٢) وتستبدل بالنص الآتى :

(٢) يعتبر كل بيان وارد ذكره فى خطاب النقل الجوى بشأن وزن البضاعة وأبعادها وتغليفها أو تعبئتها وكذلك بشأن عدد الطردود ، حجة ما لم يقم الدليل على عكسه وانما لا يعتبر أى بيان متعلق بكمية البضاعة وحجمها وحالتها حجة على الناقل ما لم يكن قد تحقق من صحتها بنفسه وذلك بحضور المرسل منه ، وتم اثبات ذلك فى خطاب النقل الجوى ، أو إذا تعلق الأمر ببيان يمت بصلة إلى الحالة الظاهرة للبضاعة .

١٠ – عن المادة العشرين :

(ا) تلغى الفقرة (٢) كلها بلا استبدال .

١١ – عن المادة الثانية والعشرين :

(ا) فى الفقرة (١) ، يحل المبلغ (٢٠٠ مائتى ألف فرنك) محل المبلغ (١٢٥ مائة وخمسة وعشرين ألف فرنك) .

(ب) يضاف النص الآتى آلى آخر الفقرة ٢ :

فى حالة الضياع أو التلف أو التأخير الذى يلحق جزء من الأمتعة المسجلة أو البضائع أو أى شئ فيها ، يكون الوزن الكلى للطرد أو للطرود المتعلق بها الأمر هو وحده المعول عليه عند تعين حد لمسئولية الناقل. على انه إذا كان الضياع أو التلف أو التأخير الذى يلحق جزء من الأمتعة المسجلة أو البضائع أو أى شئ فيها مما يؤثر فى قيمة الطرود الأخرى التى تغطيها نفس استمارة نقل الأمتعة أو نفس خطاب النقل الجوى فان مجموع وزن هذه الطرود يكون هو المعمول عليه عند تعين حد المسئولية .

(ج) تلغى الفقرة ٤ وتستبدل بالنص الآتى :

(٤) المبالغ المبينة بالفرنك فى هذه المادة تعتبر مقدرة بواقع وحدة نقدية مؤسسة على ٦٥ ½ مليجرام من الذهب عيار ٩٠٠ من الألف من الذهب الخالص . وتكون هذه المبالغ قابلة للتحويل إلى أرقام دائرة فى كل عملة وطنية . ويتم تحويل هذه المبالغ عند التقاضى إلى عملات وطنية بخلاف العملة الذهبية ، وفقاً لسعر الذهب عن هذه العملات فى يوم صدور الحكم .

١٢ — عن المادة الثالثة والعشرين :

فى المادة ٢٣ يصبح النص القائم هو الفقرة (١) ثم يتبعها الفقرة ٢ الجديدة وهى الآتى نصها :

٢ — لا تسرى الفقرة ١ على الأحكام المتعلقة بالضياع أو بالضرر الناشئ من نفس طبيعة البضائع المنقولة أو عيب فيها سواء أكان خفياً أم لا

١٣ – عن المادة الخامسة والعشرين :

(ا) تلغى الفقرتان ١ ، ٢ وتستبدلان بالنص الآتى :

لا تسرى الحدود المقررة فى المادة ٢٢ من الاتفاقية على المسئولية متى ثبت أن الضرر ناشئ من فعل أومن امتناع متعمد من جانب الناقل أو من جانب تابعيه وذلك بقصد احداث ضرر وبشرط أن يثبت أيضا ، فى حالة الفعل أو الامتناع المتعمد من جانب التابعين أنهم قد أتوا ذلك أثناء تأديتهم لأعمال وظائفهم .

١٤ – بعد المادة (٢٥) تضاف المادة الجديدة الآتية :

(٢٥ أ) – إذا قامت مسئولية تابع للناقل وفقاً لأحكام القانون الواجب التطبيق ، عن ضرر مما أشير اليه فى الاتفاقية ، فله أن يتمسك عند مقاضاته أمام محكمة تقع فى اقليم طرف سام متعاقد بكل دفع وبكل قيد على المسئولية مما كان للناقل أن يدفع به بالتطبيق لأحكام الاتفاقية . ولا يجوز أن يتعدى مجموع التعويض الذى يمكن الحصول عليه من كل من الناقل وتابعيه معاً المبلغ الذى يمكن أن يثقل كاهل الناقل بالتطبيق لأحكام الاتفاقية . ولا يمكن أعمال أحكام هذه المادة بواسطة من يكون قد عمل بقصد احداث ضرر من التابعين .

١٥ – تلغى المادة (٣٤) وتستبدل بالنص الآتى :

لا تسرى أحكام الاتفاقية على عمليات النقل التى تتم فى ظروف غير عادية خارجاً عن كل عملية مألوفة لاستغلال الناقل الجوى .

١٦ – تلغى المادة (٣٥) وتستبدل بالنص الآتى :

حيث ينص فى الاتفاقية على أيام ، فتكون هذه الأيام هى الأيام العادية ، وليست أياماً عمالية . وذلك فيما عدا ما نصت عليه المادة (٢٦) حيث تكون أياماً عمالية فى حالة التلف .

١٧ ـ تضاف المادة الجديدة الآتية :

٤٢ ـ (١) فى الفقرة الثانية من المادة (٣٧) وفى الفقرة الأولى من المادة (٤٠) يعنى اصطلاح (الطرف السامى المتعاقد) دولة . أما فى جميع الحالات الأخرى فان اصطلاح الطرف السامى المتعاقد يعنى الدولة التى يكون تصديقها أو انضمامها إلى الاتفاقية قد ولد أثره والتى لا يكون نقضها قد ولد أثراً .

(٢) فى أغراض هذه الاتفاقية ، لاينصرف التعبير (اقليم) إلى اقليم الدولة الأم وحده وانما ينصرف إلى جميع الأقاليم التى تمثلها فى روابطها الخارجية . (انتهى)

*
* *

موقف مصر من هذا البروتوكول

ما كدنا نفرغ من نقل أحكام هذا البروتوكول إلى اللغة العربية فى صياغته القانونية على الوجه المبين أعلاه حتى وافينا بصور منها مقرونة بأحكام اتفاقية فارسوفى مؤسسات النقل الجوى المصرية وكذلك قسم التشريع والملاحة الجوية والنقل بمصلحة الطيران المدنى وكذلك مصلحة التأمين بوزارة المالية وقسم المعاهدات بوزارة الخارجية لتبدى كل جهة فنية رأيها فيما تعلق باختصاصها من أحكام ونصوص، تمهيداً لإعداد تقرير قانونى فى مفصل ببيان وجهة نظرنا من حيث انضمام مصر إلى اتفاقية فارسوفى وتوقيع بروتوكول ريو ديجانيرو المعدل لأحكامها . ولم يفت مصر أن توافى أمانة الجامعة العربية بصور منها لإحاطة الدول الأعضاء علما بها حرصا على تبادل الرأى وتجانس السياسة الجوية فى منطقة الشرق الأوسط وأملا فى توحيد الكلمة العربية فى نطاق المنظمة الدولية للطيران المدنى .

الدكتور ضياء الدين صالح المستشار

قال تعالى :

"فَسَخَّرْنَا لَهُ ٱلرِّيحَ تَجْرِى بِأَمْرِهِۦ رُخَآءً حَيْثُ أَصَابَ" .

(سورة ص)

٤ – عاليـــــه

١٩٤٦

مشروع معاهدة للطيران

بين دول الجامعـــة العربية

مشروع معاهدة بشأن الطيران المدنى

بين الدول الأعضاء فى جامعة الدول العربية [١]

عاليه سنة ١٩٤٦

ان حضرة صاحب الجلالة ملك المملكة الأردنية الهاشمية وحضرة صاحب الفخامة رئيس الجمهورية السورية وحضرة صاحب الجلالة ملك العراق وحضرة صاحب الجلالة ملك المملكة العربية السعودية وحضرة صاحب الفخامة رئيس الجمهورية اللبنانية وحضرة (...) مصر وحضرة صاحب الجلالة ملك اليمن .

نظرا للرغبة المتبادلة فى تنظيم الطيران المدنى بين الدول الأعضاء فى جامعة الدول العربية وفى التعاون على النهوض بمرفق الطيران المدنى فى كل منها وتنسيق سياستها بشأنه .

قد اتفقوا على عقد معاهدة لهذه الغاية وأنابوا عنهم المفوضين الآتية أسماؤهم :

حضرة صاحب الجلالة ملك المملكة الأردنية الهاشمية و حضرة صاحب الفخامة رئيس الجمهورية السورية وحضرة صاحب الجلالة ملك العراق وحضرة صاحب الجلالة ملك المملكة العربية السعودية وحضرة صاحب الفخامة رئيس الجمهورية اللبنانية وحضرة (...) مصر وحضرة صاحب الجلالة ملك اليمن

الذين بعد أن أثبتوا أنهم مأذونون من حكوماتهم قد اتفقوا على الأحكام الآتية :

---

(١) جاء فى مقدمة جدول أعمال اللجنة الدائمة للمواصلات بجامعة الدول العربية لدورتها المنعقدة بمقر الأمانة العامة بالقاهرة يوم ١٧ يناير سنة ١٩٥٤ إعادة عرض هذا المشروع على بساط البحث لتتقدم كل دولة عربية بوجهة نظرها فيه . وقد تقدمت مصر بمشروع جديد فى أبريل سنة ١٩٥٤ ونادت فيه بسياسة الباب المفتوح . (ض . ص)

(المادة الأولى)

تعترف الدول المتعاقدة بأن لكل دولة حق السيادة المطلقة المقصورة عليها على الفضاء الجوى الذى يعلو أقليمها .

و يشمل اقليم الدولة الأراضى والمياه الأقليمية الملاصقة لها الخاضعة لسيادتها[1] .

(المادة الثانية)

لا تنطبق أحكام هذه المعاهدة الا على الطائرات المدنية فلا تسرى أحكامها على الطائرات الحربية وطائرات الجمارك والضبط (البوليس) وما شابهها ولا يجوز لهذه الطائرات أن تطير فوق أقليم دولة أخرى أو أن تهبط عليه الا اذا كانت مزودة بترخيص خاص يبيح لها ذلك .

ويكون للطائرات جنسية الدولة المسجلة بها، ولا يجوز تسجيل طائرة فى أكثر من دولة واحدة فى وقت واحد .

(المادة الثالثة)

تمنح كل دولة متعاقدة الدول المتعاقدة الأخرى الحريات الجوية الآتية :

(أولا) فيما يتعلق بالخطوط الجوية الدولية المنتظمة :

١ — حرية الطيران عبر أقليمها بدون هبوط .

٢ — حرية الهبوط لأغراض غير تجارية .

٣ — حرية انزال ركاب وبريد وبضائع مما تكون قد حملته الطائرة من أقليم الدولة التى تحمل جنسيتها .

(١) راجع مقال القانون الدولى العام والاسلام كتبه فضيلة الدكتور محمد عبد الله دراز الأستاذ بالجامعة الأزهرية ومنشور فى المجلة المصرية للقانون الدولى سنة ١٩٣٩ ص ١ — ١٦

٤ — حرية أخذ ركاب وبريد وبضائع الى أقليم الدولة التى تحمل الطائرة جنسيتها .

٥ — حرية أخذ ركاب وبريد وبضائع الى أقليم أى دولة أخرى متعاقدة أو حرية أنزال ركاب وبريد وبضائع مما تكون قد حملته الطائرة من مثل هذا الأقليم .

(ثانيا) فيما يتعلق بالرحلات التجارية العارضة الحريات الأولى والثانية والثالثة والرابعة فقط .

(ثالثا) فيما يتعلق بالطيران الخاص للحريتين الأولى والثانية فقط .

ولا تسرى الحريات المبينة فى هذه المادة على المطارات المستعملة لأغراض عسكرية فقط . ويكون استعمال هذه الحريات فى زمن الحرب أو الاستعداد لها مقيدا بموافقة السلطات الحربية المختصة فى مناطق الأعمال العدائية أو المناطق المخصصة لأعمال عسكرية وفى الطرق الجوية المؤدية لمثل هذه المناطق .

ولا يجوز الطيران فوق الأماكن المقدسة بالحجاز الا باذن خاص.[1]

(المادة الرابعة)

تستفيد كل دولة متعاقدة من الحريات المبينة فى المادة السابقة كما يلى :

(ا) تمنح التسهيلات فورا فيما يتعلق بالطيران الخاص والطيران التعليمى وطيران الأندية .

---

[1] طلب معالى مندوب المملكة العربية السعودية ووافقه المجلس — أن يكون معلوما أن الطيران فوق الأماكن المقدسه لا يكون الا باذن خاص ضمن الحريات الخمس . بمعنى أن الفقرة الأخيرة من هذه المادة تكون منصبة على الحرب حكما .

(ب) تمنح التسهيلات فورا فيما يتعلق بالرحلات التجارية العارضة على أن لا يؤثر ذلك فى عمل الخطوط الجوية المنتظمة .

(ج) فيما يتعلق بالخطوط الجوية المنتظمة تمنح التسهيلات بعد أن تعين مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوى التى ستباشر تشغيل الخط أو الخطوط . وعلى الطرف المتعاقد الذى يمر الخط أو الخطوط بأقليمه أن يمنح بدون ابطاء ترخيص التشغيل اللازم الى تلك المؤسسة أو المؤسسات بالشروط الواردة فى الفقرة (٢) من هذه المادة وفى المادة الثالثة عشرة .

٢ – (ا) يجوز للطرف المتعاقد الذى يمنح ترخيص التشغيل أن يطلب الى مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوى التى عينها الطرف الآخر أن تثبت للسلطات المختصة لديه أنه تتوافر فيها الشروط التى تتطلبها القوانين والأنظمة عادة لتشغيل مؤسسات النقل الجوى التجارى .

(ب) يخضع تشغيل الخطوط الجوية فى المناطق المخصصة لأعمال عسكرية لموافقة السلطات العسكرية المختصة .

(المادة الخامسة)

لا يجوز لمؤسسة للنقل الجوى تابعة لدولة متعاقدة أن تعطى توكيلا عنها فى بلاد الدول الأخرى المتعاقدة لهيئة غير عربية .

ويجوز أن لا تسرى أحكام هذه المادة على الأعمال الفنية .

راجع كتاب ميثاق جامعة الدول العربية لمؤلفه الدكتور أحمد موسى المستشار بمجلس الدولة طبعة مصر سنة ١٩٤٨

(المادة السادسة)

تراعى المبادئ التوجيهية التالى ذكرها فى تشغيل الخطوط الجوية بين أراضى الدول المتعاقدة :

(ا) يحدد عدد رحلات الطائرات وحمولتها على أى خط من الخطوط وفقا للحركة المنتظر نقلها على هذا الخط على أن يعدل عدد الرحلات وحمولة الطائرات على الخط المذكور من آن لآخر بما يتناسب مع الحركة الفعلية على هذا الخط .

(ب) إذا عملت مؤسسات دولتين متعاقدتين على خط جوى بينهما فتتمتع مؤسسة كل دولة بنصف الحمولة المعتمدة على هذا الخط . ولا يجوز تغيير هذه النسبة إلا بموافقة الدولتين [1] .

(ج) إذا عينت إحدى الدول المتعاقدة أكثر من مؤسسة واحدة من مؤسساتها الوطنية للعمل على خط ما فيوزع نصيبها من الحمولة على هذه المؤسسات المعينة على أن لا يتعدى مجموع الحمولة التى يصرح لهذه الموسسات بنقلها عن الحمولة المقررة للدولة المتعاقدة .

(المادة السابعة)

يجوز التفاهم والاتفاق على منح الترخيصات وتعديلها والغائها طبقاً للمبادىء التوجيهية المبينة فى المادة السابقة بين رؤساء المصالح الخاصة بالطيران المدنى كل من الدول المتعاقدة مباشرة دون حاجة إلى اتباع الطرق الدبلوماسية المعتادة .

---

(١) تحفظ معالى مندوب المملكة العربية السعودية طالبا حذف الفقرة (ب)

(المادة الثامنة)

تعفى كل من الدول المتعاقدة من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وما شابه ذلك من الرسوم طائرات الدول المتعاقدة الأخرى سواء كانت تعمل على الخطوط الجوية المنتظمة أو الرحلات العارضة أو الطائرات الخاصة وما يكون بها من كميات الوقود وزيوت التشحيم وقطع الغيار والمهمات المعتاد حملها وخزينها حتى ولو استعملت هذه الأشياء فى اقليم الدولة المرخصة .

(المادة التاسعة)

تعترف كل من الدول المتعاقدة بصحة شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الأهلية والاجازات الصادرة أو المعتمدة من الدول المتعاقدة الأخرى والتى لا زالت سارية المفعول وذلك فيما يتعلق بتشغيل الطرق والخطوط الجوية فيما بينها . كل ذلك بشرط أن تكون هذه الشهادات والاجازات صادرة طبقاً للقواعد الدولية المقررة . ومع ذلك تحتفظ كل دولة متعاقدة بحقها فى عدم الاعتراف بشهادات الأهلية والاجازات التى تمنحها دولة أخرى لرعايا تلك الدولة فيما يتعلق بالطيران فوق قليمها .

(المادة العاشرة)

١ — تسرى القوانين والأنظمة والتعليمات المعمول بها لدى إحدى الدول المتعاقدة والمتعلقة بدخول الطائرات التى تعمل فى الملاحة الجوية الدولية فى أقليمها أو مغادرتها أو تشغيلها أو طيرانها فوقه على طائرات مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوى المعينة .

٢ — تسرى القوانين والأنظمة والتعليمات المعمول بها لدى إحدى الدول المتعاقدة والمتعلقة بدخول أقليمها أو الخروج منه بالنسبة للركاب والطاقم (المستخدمين) والبضائع (كالتعليمات الخاصة بالدخول والخروج والهجرة وجوازات السفر والجمارك والحجر الصحى) على الركاب والطاقم (المستخدمين) والبضائع الخاصة بطائرات مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوى المعينة طالما كانت فى أقليمها .

(المادة الحادية عشرة)

لكل من الدول المتعاقدة الحق فى رفض الترخيص لطائرات الدول المتعاقدة الأخرى بأخذ الركاب أو البريد أو البضائع فى أقليمها ونقلها لقاء أجر أو مكافأة إلى مكان آخر داخل أقليمها ، وتتعهد كل من الدول المتعاقدة بعدم الارتباط بأى اتفاق تمنح بموجبه أى امتياز من هذا القبيل على سبيل الاحتكار إلى أية دولة أخرى أو مؤسسة جوية تابعة لأية دولة أخرى وتتعهد كذلك بعدم الحصول على امتياز من هذا القبيل على سبيل الاحتكار من أية دولة متعاقدة [1] .

(المادة الثانية عشرة)

مع مراعاة نصوص هذه المعاهدة يجوز لكل دولة متعاقدة :

١ — أن تعين الطريق الذى تسلكه الطائرات فوق أقليمها وكذلك المطارات التى يمكن استخدامها .

٢ — أن تفرض أو تسمح بفرض رسوم عادلة ومعقولة مقابل استخدام المطارات أو تقديم تسهيلات أخرى للطائرات التى تعمل لأغراض تجارية بين أراضى الدول المتعاقدة ويجب أن لا تزيد هذه

---

(١) تحفظ معالى مندوب المملكة العربية السعودية فيما يتعلق بالتعهد الوارد فى هذه المادة .

الرسوم عما تدفع طائراتها الوطنية التى تعمل فى أغراض مماثلة من مثل هذه المطارات أو لمثل تلك التسهيلات على أنه يجوز — بناء على طلب أى دولة متعاقدة صاحبة مصلحة — أن يعاد النظر فى الرسوم المفروضة لاستعمال المطارات أو مقابل التسهيلات الأخرى بمعرفة مجلس الطيران المدنى العربى الذى أنشأته هذه المعاهدة ويقدم هذا المجلس تقريره وتوصياته للدولة أو الدول المختصة للنظر [١] .

(المادة الثالثة عشرة)

تحتفظ كل دولة متعاقدة بحقها فى ايقاف أو الغاء شهادة أو ترخيص معطى لمؤسسة نقل جوى لدولة أخرى فى أى حالة لا تكون ثلاثة أرباع ملكية هذه المؤسسة وادارتها الفعلية فى يد رياعا دولة أو أكثر من الدول المتعاقدة وكذلك فى حالة عدم تنفيذ هذه المؤسسة لقوانين الدولة التى تعمل فوق أقليمها أو عدم قيامها بالتزاماتها طبقاً لهذه المعاهدة

(المادة الرابعة عشرة)

تقبل الدل المتعاقدة هذه المعاهدة على أنها ناسخة لجميع الالتزامات والتعهدات القائمة بينها والتى تتعارض مع أحكامها كما تتعهد تلك الدول بعدم الارتباط مستقبلا بمثل تلك الالتزامات والتعهدات .

---

(١) تحفظ معالى مندوب المملكة العربية السعودية فيما يختص بهذه الفقرة (الفقرة الثانية) بوجوب المعاملة بالمثل لامكان التقيد بها .

تحفظ سعادة مندوب لبنان طالبا أن تكون هذه المادة من فقرتين "الأولى فى الفقرة الحالية والثانية بالنص الآتى "يجب على الدولة المتعاقدة أن تكون قد ارتبطت مع دولة غير متعاقدة باتفاقات تتعارض مع أحكام هذه المعاهدة أن تسعى بأقرب وقت مستطاع للتوفيق بين التزاماتها السابقة ونصوص هذه المعاهدة .

وتحفظ سعادة مندوب المملكة العربية السعودية وتمسك باقتراحه تعديل هذه المادة على الوجه الآتى "إذا كانت احدى الدول المتعاقدة قد ارتبطت مع حكومة أو شركة بما يخالف مع نصوص هذه الاتفاقية فعليها أن تسعى فى أقرب وقت يمكنها من تأمين مصلحتها فى الطيران بغير ذلك الاتفاق أو تلك الاتفاقات أن تعمل على عدم الارتباط بما تنافى مع أحكام هذه المعاهدة .

وتتعهد الدول المتعاقدة أن لا تمنح الدول الأجنبية التي تعقد معها اتفاقات خاصة بالطيران المدنى حقوقا أو مزايا تفوق ما تضمنه الاتفاق النموذجي المرفق بهذه المعاهدة . ويجب على الدولة المتعاقدة التي تكون قد ارتبطت مع دولة غير متعاقدة باتفاقات تتعارض مع أحكام هذه المعاهدة أن تتخذ الاجراءات اللازمة لتحريرها من هذه الاتفاقات فى أقرب وقت ممكن طبقاً لأحكامها ونصوصها .

وإذا كانت مؤسسة نقل جوى دولى قد ارتبطت بالتزامات تتعارض مع أحكام هذه المعاهدة فعلى الدولة التي تحمل تلك المؤسسة جنسيتها أن تبذل أقصى جهودها لأنهاء هذه الالتزامات فوراً وعلى كل حال عليها أن تنهى هذه الالتزامات فى أقرب وقت ممكن قانوناً بعد نفاذ هذه المعاهدة.

(المادة الخامسة عشرة)

مع عدم المساس بأحكام المادة السابقة يجوز للدولة المتعاقدة عمل ترتيبات فى شأن الخطوط الجوية الدولية بما لا يتعارض مع أحكام هذه المعاهدة ويجب أن تسجل هذه الترتيبات لدى مجلس الطيران المدنى العربى الذى عليه أن يقوم بابلاغها فى أقرب فرصة إلى بقية الدول المتعاقدة .

(المادة السادسة عشرة)

تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تراعى — عند انشاء تشغيل خطوط جوية دولية أو الترخيص لدولة غير متعاقدة بتشغيل مثل هذه الخطوط مصالح الدول المتعاقدة الواقعة فى طريق هذه الخطوط كما تتعهد كل دولة متعاقدة بتبادل وجهات النظر مع تلك الدول المتعاقدة فى هذه الأحوال قبل ذلك[1] .

---

(١) تحفظ معالى مندوب المملكة العربية السعودية طالبا حذف الفقرة الأخيرة من هذه المادة .

(المادة السابعة عشرة)

أنشئت بمقتضى هذه المعاهدة هيئة تدعى مجلس الطيران المدنى العربى مقره الدائم مقر جامعة الدول العربية ويجوز أن ينعقد فى أى مكان آخر يقرره .

والغرض من انشاء المجلس مراقبة تطبيق هذه المعاهدة والعمل على النهوض بالطيران المدنى فى الدول العربية وتحقيق التعاون بين هذه الدول من النواحى الفنية والاقتصادية والتشريعية .

ويؤلف هذا المجلس من مندوب عن كل دولة متعاقدة فى هذه المعاهدة ويجوز أن يرافق المندوبين مستشارون فنيون يحضرون اجتماعات المجلس ولا يشتركون فى التصويت فلكل دولة صوت واحد .

وتصدر قرارات المجلس بأغلبية عدد أصوات الأعضاء الحاضرين .

(المادة الثامنة عشرة)

يشمل اختصاص مجلس الطيران المدنى العربى ما يأتى :

١ — انتخاب رئيسه سنويا ويرأس أول اجتماع له مندوب الدولة المتعاقدة التى يعقد الاجتماع فيها وذلك حتى ينتخب الرئيس الجديد .

٢ — وضع نظامه الداخلى له وقواعد الاجراءات أمامه وتعيين موظفيه ومستخدميه وتحديد مرتباتهم .

٣ — تأليف اللجان التى يراها مفيدة لدراسة بعض المسائل أو معالجة بعض الحالات التى تعرض عليه وذلك من ممثلى الدول المتعاقدة .

٤ — وضع ميزانية وتقديمها للجنة المواصلات .

٥ – بحث كل اقتراح يرفع اليه من أى دولة من الدول المتعاقدة فى هذه المعاهدة ووضع تقرير بما يراه بشأنه .

٦ – جمع كل البيانات المتعلقة بالطيران من الدول المتعاقدة أو الهيئات الدولية الأخرى الخاصة بالطيران وابلاغها إلى الدول المتعاقدة وعلى الدول المتعاقدة أن تقدم للمجلس ما يطلبه من بيانات عما يعتبر منها سريا لمساسه بالدفاع الوطنى .

٧ – تفسير هذه المعاهدة وابداء الرأى فى المسائل المختلف عليها عند ما يطلب ذلك الأعضاء المختلفون .

٨ – الفصل فى المنازعات التى تنشأ بين الدول المتعاقدة فى شؤون الطيران المدنى متى رفعت الأمر الى الدول المتنازعة . وفى هذه الحالة يتخذ المجلس الاجراءات الواجب اتباعها لحل النزاع ويكون قراره ملزما .

(المادة التاسعة عشرة)

فى حالة عدم لجوء الدولتين أو الدول المتنازعة إلى الاحتكام طبقاً للفقرة الثامنة من المادة الثامنة عشرة يحتكم إلى مجلس جامعة الدول العربية وفقاً للمادة الخامسة من الميثاق لتسوية هذا الخلاف .

(المادة العشرون)

يجتمع المجلس مرتين على الأقل كل سنة ويكون أول اجتماع له بناء على دعوة توجه من الأمانة العامة لجامعة الدول العربية بعد شهر من تاريخ نفاذ هذه المعاهدة بالنسبة لأربع دول متعاقدة ثم يحدد فى كل دور انعقاد مكان وتاريخ دور الانعقاد التالى .

وعلى المجلس فى أول دور انعقاد له ابلاغ هذه المعاهدة إلى الهيئة الدولية للطيران المدنى الدولى بمونتريال .

ويكون انعقاد المجلس صحيحاً متى مثلت فيه أغلبية الدول المتعاقدة .

(المادة الحادية والعشرون)

تسجل هذه المعاهدة فى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية .

(المادة الثانية والعشرون)

يجوز لكل دولة عضو فى جامعة الدول العربية أن تنضم إلى هذه المعاهدة وعليها فى هذه الحال تسليم وثائق الانضمام إلى المعاهدة إلى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية[1] .

(المادة الثالثة والعشرون)

لكل دولة من الدول المتعاقدة أن تبلغ الأمانة العامة لجامعة الدول العربية رغبتها فى انهاء هذه المعاهدة وذلك بعد مدة لا تقل عن سنة واحدة من تاريخ نفاذها بالنسبة لتلك الدولة .

وعلى الأمانة العامة أن تبلغ ذلك إلى مجلس الطيران المدنى العربى وكل من الدول المتعاقدة الأخرى فى الحال ويصبح هذا الاخطار بالانهاء نافذاً بالنسبة للدولة التى أعطته بعد مرور سنة واحدة من تاريخ ابلاغ الأمانة العامة لجامعة الدول العربية إلا إذا سحبت ذلك البلاغ قبل انتهاء تلك المدة .

(المادة الرابعة والعشرون)

تعتبر هذه المعاهدة نافذة المفعول قبل من أبرمها بعد ابرامها من قبل أربع دول من دول جامعة الدول العربية ومرور ثلاثين يوما على ايداع وثائق التصديق الى الأمانة العامة للجامعة وتقوم الأمانة العامة بابلاغ هذا التصديق لجميع دول الجامعة .

---

(١) راجع معاهدات الاخاء بين البلاد العربية مقال للدكتور البير نصيف سكرتير المفوضيه اللبنانيه لدى دولة الفاتيكان ومنشور فى المجلة المصرية للقانون الدولى المجلد الخامس سنة ١٩٤٩ صفحة ١٦ — ٢٢ (ض . ص)

وقع المندوبون المبينة أسماؤهم فيما بعد على هذه المعاهدة فى التواريخ المبينة ازاء اسمائهم . وأودع الأصل بأمانة جامعة الدول العربية التى تسلم لكل دولة متعاقدة نسخة طبق الأصل منه .

التوقيعات

تحفظ سعادة مندوب المملكة اليمنية بأن اليمن تقبل المعاهدة بشرط أن تبدأ بتنفيذها عند ماتنشىء خطوطاً جوية فى بلادها أما قبل انشائها فهى متحفظة بالنسبة للمعاهدة وللاتفاق .

إقرأ باسم ربك الذى خلق

(١) ميثاق الدول العربية منشور فى المجلة المصرية للقانون الدولى سنة ١٩٤٥ صفحات ٣٩ وما بعدها فى باب الوثائق .

(٢) تقرير الدكتور عبد الرزاق السهورى رئيس مجلس الدولة فى مصر تحت عنوان التعاون الثقافى والتشريعى فيما بين البلاد العربية منشور فى المجلة المصرية للقانون الدولى المجلد الثانى ص ٥ - ١٢

(٣) اتفاقيات : أولا تسليم المجرمين ثانياً تنفيذ الأحكام ثالثاً الاعلانات والانابات القضائية وهى ثلاث اتفاقيات بين أعضاء جامعة الدول العربية .

(٤) اتفاقية بشأن تسهيل التبادل التجارى وتنظيم تجارة الترانسيت بين أعضاء جامعة الدول العربية منشور فى المجلة المصرية للقانون الدولى سنة ١٩٥٣ ص ٤٠ (ض . ص)

(ملحق ١)

مشروع اتفاق نموذجى يعمل به فى الأحوال التى
ترتبط فيها دولة عربية بدولة أجنبية

ملحق

بمشروع المعاهدة بشأن الطيران المدنى بين
الدول الأعضاء فى جامعة الدول العربية

(ا) قرر المجلس أن يكون هذا النموذج ملحقاً للمعاهدة الخاصة بتنظيم الطيران المدنى بين الدول الأعضاء فى جامعة الدول العربية.

(ب) وافق المجلس على أن يكون هذا النموذج ملزما لمن يقبله — وأن يكون ما ورد فيه من نصوص أقصى ما يمكن منحه لدولة أجنبية عند ما تتعاقد مع دولة عربية .

(ج) قرر مندوب المملكة العربية السعودية أن الحكومة السعودية تقبل هذا النموذج على أنه توصية لا كتعهد أو اتفاق :

أن حضرة صاحب الجلالة ملك المملكة الأردنية الهاشمية .

وحضرة صاحب الفخامة رئيس الجمهورية السورية .

وحضرة صاحب الجلالة ملك العراق .

وحضرة صاحب الجلالة ملك المملكة العربية السعودية .

وحضرة صاحب الفخامة رئيس الجمهورية اللبنانية .

وحضرة (. . . .) مصر .

وحضرة صاحب الجلالة ملك اليمن .

نظراً للرغبة المتبادلة بين الدول الأعضاء فى جامعة الدول العربية فى انتهاج خطة واحدة فى الأحوال التى ترتبط فيها احدى دول الجامعة بدولة أجنبية .

قد اتفقوا على نص نموذجى لهذه الغاية وأنابوا عنهم المفوضين الآتية اسماؤهم :

حضرة صاحب الجلالة ملك المملكة الأردنية الهاشمية .

حضرة صاحب الفخامة رئيس الجمهورية السورية .

حضرة صاحب الجلالة ملك العراق .

حضرة صاحب الجلالة ملك المملكة العربية السعودية .

حضرة صاحب الفخامة رئيس الجمهورية اللبنانية .

حضرة (. . . .) مصر .

حضرة صاحب الجلالة ملك اليمن .

الذين بعد أن اثبتوا أنهم مأذونون من حكوماتهم قد اتفقوا على الأحكام الآتية :

بما أن حكومة . . . وحكومة . . . ترغبان فى ابرام اتفاق الغرض فيه انشاء مواصلات جوية مدنية بين . . . و . . . وذلك فى أقرب وقت ممكن فقد عينا عنهما مفوضين لهذا الغرض اتفقوا بما لهم من سلطة على مايأتى :

(المادة الأولى)

يمنح كل من الطرفين المتعاقدين للطرف الآخر الحقوق المبينة فى الملحق المرافق لهذا الاتفاق وذلك بقصد انشاء الخطوط الجوية المدنية المبينة به ويجوز أن تفتتح هذه الخطوط فى الحال أو فيما بعد حسب اختيار الطرف المتعاقد الممنوح له بهذه الحقوق .

(المادة الثانية)

١ – يجوز تشغيل الخطوط الجوية المذكورة بمجرد أن يعين الطرف المتعاقد الممنوح له الحقوق مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوى التى ستباشر تشغيل هذا الخط أو الخطوط وعلى الطرف المتعاقد الذى منح الحقوق أن يمنح بدون ابطاء ترخيص التشغيل اللازم الى تلك المؤسسة أو المؤسسات بالشروط الواردة فى الفقرة (٢) من هذه المادة وفى المادة (٦) .

٢ – (ا) يجوز للطرف المتعاقد الذى منح الحقوق أن يطلب الى مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوى التى عينها الطرف الآخر أن تثبت للسلطات المختصة أنه تتوافر فيها الشروط التى تتطلبها القوانين واللوائح عادة لتشغيل مؤسسات النقل الجوى التجارى .

(ب) يخضع تشغيل الخطوط الجوية فى المناطق العسكرية لموافقة السلطات العسكرية المختصة .

(المادة الثالثة)

١ – لايجوز أن تزيد الرسوم التى يفرضها أو يسمح بفرضها كل طرف متعاقد على مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوى التابعة للطرف المتعاقد الآخر لاستخدام المطارات أو الانتفاع بالتسهيلات الأخرى عما تدفعه الطائرات الوطنية التى تعمل فى خطوط دولية مماثلة عند استخدامها مثل هذه المطارات أو انتفاعها بمثل تلك التسهيلات .

٢ – يعامل الوقود وزيوت التشحيم وقطع الغيار التى يدخلها أحد الطرفين المتعاقدين أو من ينوب عنه أو مؤسسات النقل الجوى التى يكون قد عينها – اقليم الطرف الآخر أو التى تحملها طائراته فى هذا

الاقليم وتكون هذه الأشياء مخصصة فقط لاستعمال طائراته — معاملة لاتقل عن معاملة مؤسسات النقل الجوى الوطنية أو مؤسسات النقل الجوى للدولة الأكثر رعاية وذلك بالنسبة للرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وسائر الرسوم الأخرى .

٣ — يعفى كل من الطرفين المتعاقدين من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وما شابه ذلك من الرسوم طائرات الطرف الآخر التى تعمل على الخطوط المتفق عليها وما يكون بها من كميات الوقود وزيوت التشحيم وقطع الغيار والمهمات المعتاد حملها وخزنها حتى ولو استعملت هذه الأشياء فى اقليم الطرف الأول .

(المادة الرابعة)

يعترف كل من الطرفين المتعاقدين بصحة شهادة الصلاحية للطيران وشهادات الأهلية والاجازات الصادرة أو المعتمدة من الطرف الآخر — والتى لازالت سارية المفعول وذلك فيما يتعلق بتشغيل الطرق والخطوط المبينة فى الملحق — ومع ذلك يحتفظ كل طرف متعاقد بحقه فى عدم الاعتراف بشهادات الأهلية والاجازات التى تمنحها دولة لرعاياها . وذلك فيما يتعلق بالطيران فوق اقليمه .

(المادة الخامسة)

تسرى القوانين والأنظمة والتعليمات المعمول بها لدى أحد الطرفين المتعاقدين والمتعلقة بدخول الطائرات التى تعمل فى الملاحة الجوية الدولية فى اقليمه أو مغادرتها له أو تشغيلها وطيرانها فوقه — على طائرات مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوى التى عينها الطرف المتعاقد الآخر .

٢ — تسرى القوانين والأنظمة والتعليمات المعمول بها لدى أحد الطرفين المتعاقدين بدخول اقليمه أو الخروج منه بالنسبة للركاب والطاقم والبضائع (كالتعليمات الخاصة بالدخول والخروج والهجرة وجوازات السفر والجمارك والحجر الصحى) — على الركاب والطاقم والبضائع الخاصة بطائرات مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوى التى عينها الطرف المتعاقد الآخر طالما كانت فى اقليم الطرف المتعاقد الأول .

(المادة السادسة)

يحتفظ كل طرف متعاقد بحقه فى ايقاف أو الغاء ترخيص التشغيل فى أية حالة لايقتنع فيها بأن جزءاً هاما من ملكية مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوى التى عينها الطرف المتعاقد الآخر وادارتها الفعلية فى يد رعايا أى من الطرفين المتعاقدين وكذلك فى حالة عدم تنفيذ هذه المؤسسة أو المؤسسات لقوانينه ونظمه وتعلياته طبقاً لما جاء بالمادة الخامسة أو عدم قيامها بتنفيذ الشروط التى منحت الحقوق بناء عليها بمقتضى هذا الاتفاق .

(المادة السابعة)

يسجل هذا الاتفاق لدى الهيئة المؤقتة للطيران المدنى الدولى المنشأة طبقاً للاتفاق المؤقت الخاص بالطيران المدنى الدولى الذى وقع فى مؤتمر شيكاغو فى ديسمبر سنة ١٩٤٤ أو لدى الهيئة الدائمة التى ستخلفها .

(المادة الثامنة)

اذا رأى أحد الطرفين المتعاقدين أنه من المرغوب فيه تعديل أى نص أو نصوص فى الملحق المرافق لهذا الاتفاق فيتم ذلك التعديل بطريق المباحثات المباشرة والاتفاق بين سلطات الطيران المختصة لدى كل من الطرفين المتعاقدين وتبدأ المباحثات فى بحر ستين يوما من تاريخ الطلب .

(المادة التاسعة)

كل خلاف بين الطرفين المتعاقدين على تفسير أو تطبيق هذا الاتفاق أو الملحق المرافق له لاتنجح المباحثات بين الطرفين فى فضه يرفع الى مجلس الهيئة المؤقتة للطيران المدنى الدولى أو لمن يخلف هذا المجلس لمعالجته وفقاً للاحكام المنظمة لذلك .

(المادة العاشرة)

اذا قبل الطرفان المتعاقدان معاهدة عامة عديدة الأطراف وبدأ العمل بها فيدل هذا الاتفاق ليتمشى مع أحكام المعاهدة المذكورة .

(المادة الحادية عشرة)

يجوز لأى من الطرفين المتعاقدين فى أى وقت يشاء اخطار الطرف الآخر برغبته فى انهاء هذا الاتفاق وينتهى الاتفاق فى هذه الحالة بعد مضى اثنى عشر شهراً من تاريخ تسليم الطرف المتعاقد للاخطار إلا اذا سحب اخطار الانهاء باتفاق الطرفين المتعاقدين قبل نهاية هذه المدة .

(المادة الثانية عشرة)

فيما يتعلق بهذا الاتفاق والملحق المرافق له – إلا اذا استدعى المقام غير ذلك .

(١) تعنى عبارة « سلطات الطيران المختصة » فيما يتعلق بالحكومة... وفيما يتعلق بالحكومة . . . .

(ب) وتسبق التعاريف التى تضمنتها الفقرات ا و ب و ج من المادة ٩٦ من معاهدة الطيران المدنى الدولى الموقعة بشيكاغو فى ديسمبر سنة ١٩٤٤

(المادة الثالثة عشرة)

يتم تبادل وثائق التصديق على هذا الاتفاق باسرع مايستطاع بالطرق الدبلوماسية ويبدأ العمل بالاتفاق من تاريخ التصديق عليه من السلطات المختصة طبقا لقوانين الدولتين .

واثباتا لذلك قد وقع الموقعون أدناه بما لهم من سلطه فى ذلك مفوضين بها من حكوماتهم على هذا الاتفاق ووضعوا عليه أختامهم .

حرر فى   من صورتين   باللغتين
ولكل من النصين نفس القوة الرسمية .

قانون مشروع هذه المعاهدة مع

(1) La Convention ibéro-Americaine relative à la navigation aerienne, du 1er Novembre 1926 — (D.S.).

ملحق

مشروع الاتفاق النموذجى

---

١ — ترغب كل من الحكومتين فى أن تساعد وتشجع على التوسع الى أقصى حد ممكن فى تعميم نفع الأسفار الجوية لصالح الانسانية العام بأقل الأجور التى تتفق وقواعد الاقتصاد الصحيحة كما ترغب فى تنشيط الأسفار الجوية الدولية كوسيلة لانماء التفاهم الودى وحسن النية بين الشعوب وكذلك فى تحقيق الفوائد العديدة غير المباشرة التى تقدمها هذه الوسيلة الجديدة للنقل وذلك للصالح المشترك للدولتين .

٢ — من المفهوم لدى كل من الحكومتين أن الغرض الأساسى من الخطوط التى تقوم بها مؤسسة النقل الجوى المعينة طبقاً لشروط هذا الاتفاق والملحق المرافق له هو أن تقدم الحمولة التى تتناسب مع حاجات النقل بين الدولة التى تتبعها تلك المؤسسة والدولة التى ينتهى اليها النقل — كما أن حق هذه المؤسسات فى أخذ أو انزال تجارة دولية الى أو آتية من دول ثالثة فى نقطة أو نقط من الطرق المبينة فى الملحق لهذا الاتفاق سوف يستعمل طبقا للمبادىء العامة للنقل المنظم التى يساهم فيها الطرفان كما يخضع للقواعد العامة من أن الحمولة تنسب الى :

(ا) حاجات النقل بين الدولة التى يبدأ منها الخط والدولة التى ينتهى فيها.

(ب) حاجات تشغيل الخط الجوى الطوالى العابر .

(ج) حاجات النقل بالمناطق التى يخترقها الخط الجوى مع مراعاة الخطوط المحلية وخطوط المنطقة .

٣ — من المفهوم لدى كل من الحكومتين أن تعريفة الأجور ستحدد على أساس معقول مع مراعاة جميع العوامل المتعلقة بالموضوع

بما فى ذلك التشغيل الاقتصادى والربح المعقول واختلاف صفات الخدمة والطائرات من حيث السرعة والراحة وأيضا تعريفة الأجور بواسطة مؤسسات النقل الجوى الأخرى التى تعمل على نفس الطريق .

٤ — علاوة على موافقة الطرفين المتعاقدين على نصوص واشتراطات هذه الاتفاقية وملحقها .

تقرر الحكومتان ما يلى :

(ا) ألا تعمل مؤسسات النقل الجوى التابعة لها بأجر أو مكافأة بين أى نقطتين داخل أراضى الدولة الأخرى .

(ب) ألا تبدأ مؤسسات النقل الجوى التابعة لهما بالعمل بأجر أو مكافأة بين أراضيهما على الخطوط الجوية المحددة حتى يتم الاتفاق بين سلطات الطيران المسئولة التابعة للدولتين على حمولة الطائرات وتوزيع الحركة بينهما توزيعا عادلا .

(ج) أن يقيد الحق فى حمل أو تفريغ حركة النقل الجوى الدولية فى المحطات المتوسطة الواقعة على الطرق الجوية الممتدة بين أراضى الدولتين بالقواعد الموضحة بالمادة الثانية من هذا الملحق .

(د) لايحق بأى حال لمؤسسات النقل الجوى المعينة أن تعمل بأجر أو مكافأة على أساس الحرية الخامسة بين أراضى دولة ثالثة وبين أى نقطة داخل حدود الدولة الاخرى المتعاقدة اذا كان يعمل على هذا الخط مؤسسة وطنية تابعة للدولة الأخيرة على أساس الحريتين الثالثة والرابعة على أنه اذا رأت الدولة الاخيرة أن مؤسستها الوطنية لاتستطيع نقل الحمولة بين النقطتين فيجوز الترخيص لمؤسسة النقل الجوى التابعة للدولة المتعاقدة

الأولى بمباشرة النقل على هذا الجزء من الطريق الجوى بصفة مؤقتة الى أن يتاح للمؤسسة الوطنية بمباشرته بشكل واف .

(هـ) يطبق الشرط المبين بالفقرة (د) فوراً على الخطوط الجوية التى تسير فى الوقت الحاضر كما أنه يسرى على الخطوط التى قد تسيرها أحدى الدولتين المتعاقدتين فى المستقبل بين أراضيها وأراضى دولة ثانية .

(و) أن لاتستغل الامتيازات الممنوحة الى مؤسسات النقل الجوى المعينةبواسطة الطرفين المتعاقدين بشكل يضر بمصالح مؤسسات النقل الجوى الوطنية بكل من الدولتين .

(ز) لايعتبر أو يفسر أى جزء من هذا الاتفاق أو ملحقه بأنه يمنح للطرف الآخر أو مؤسسات النقل الجوى التابعة له حقوقا مقصورة عليه أو يحول دون منح مثل هذه الحقوق لمؤسسات النقل الجوى التابعة لأى دولة أخرى أو ينطوى على تمييز فى المعاملة .

٥ — مع مراعاة أحكام المواد السابقة والشروط الواردة بالاتفاق والشروط الأخرى التى قد توضع بالمادة السابعة من هذا الملحق تمنح الحكومة . . . . لمؤسسات النقل الجوى التابعة للحكومة . . . . حريات الجو الآتى بيانها فيما يختص بالخطوط الجوية الدولية التى تعمل على الطرق الجوية الموضحة بالمادة السادسة من هذا الملحق :

(ا) حق الطيران عبر أراضيها بدون هبوط .

(ب) حق الهبوط لأغراض غير تجارية .

(ج) حق انزال الركاب والبريد والبضائع التى حملت من أراضى الدولة التى تنتمى اليها طائرات مؤسسة النقل الجوى المعينة .

(د) حق حمل الركاب والبريد والبضائع القاصدة الى أراضى الدولة التى تنتمى اليها طائرات مؤسسة النقل الجوى المعينة .

(هـ) حق حمل الركاب والبريد والبضائع الى أراضى أى دولة أخرى واقعة على الطرق الجوية المعينة وحق انزال الركاب والبريد والبضائع القادمين من أى من تلك الأراضى .

كما تمنح حكومة .... تسهيلات مساوية ومماثلة لمؤسسات النقل الجوى التى تعينها الحكومة ....لتسير الخطوط الجوية الدولية المنتظمة الى ومن وعبر أراضى الدولة ......

٦ — الطرق الجوية المعينة :

(ا) الطرق المصرح بها لمؤسسات النقل الجوى التى عينتها حكومة .... بيانها كما يلى :

محطة الابتداء المحطات التالية	المحطات المتوسطة	المحطة النهائية بالأراضى .....

(ب) الطرق المصرح بها لمؤسسات النقل الجوى التى عينتها الحكومة .... بيانها كما يلى :

محطة الابتداء المحطات التالية	المحطات المتوسطة	المحطة النهائية بالأراضى .....

٧ ـ الاشتراطات الأخرى (توضع هنا) .

على سبيل المقارنة راجع أيضا

(1) La Convention Pan-Américaine de La Havane sur la navigation Aérienne, du 20 Février 1928.

وقد كتب بحثاً مع التعمق عن هذه الاتفاقية الجماعية ، الدكتور ادوارد وانر رئيس المنظمة الدولية للطيران المدنى ومنشور بالفرنسية فى مجلة الطيران الدولية باريس ديسمبر سنة ١٩٣٢ عدد رقم ٨ صفحة ٤٨٩ إلى ٥٠٤ ونفس المقال القيم منشور فى مجلة قانون الطيران الأمريكية طبعة نيويورك المجلد الثالث رقم ٣ شهر يوليو سنة ١٩٣٢ صفحة ٢٢١

(ض ص)

بحث فى مشروع معاهدة الطيران

بين الدول العربية لتنظيم النقل الجوى

فى المادة الأولى :

فيما يتعلق بالمادة الأولى نرى تعديل صياغتها لتصبح كالآتى :

(ا) تعترف الدول الموقعة على هذه المعاهدة بأن لكل دولة منها السيادة المطلقة على فضائها الجوى الواقع فوق اقليمها .

(ب) يشمل أقليم الدولة أراضيها ومياهها الأقليمية الملاصقة لها والخاضعة لسيادتها .

فى المادة الثانية :

نرى تعديلها على الوجه التالى :

(ا) تسرى أحكام هذه المعاهدة على الطائرات المدنية المسجلة لدى احدى الدول المتعاقدة . .

(ب) ولا تعتبر طائرات مدنية طائرات البوليس والجمارك والحجر الصحى والزراعى وكذا الطائرات الحربية . ولا يجوز لطائرات الغير مدنية أن تطير فوق أقليم دولة متعاقدة أخرى و أن تهبط عليه الا اذا حصلت على ترخيص خاص بذلك من الدولة التى تطير فوق اقليمها وطبقا لشروط هذا الترخيص.

فى المادة الثالثة :

تحل المادة التالية محل المادة الثالثة من المعاهدة :

(١) يجب أن تحمل كل طائرة مدنية علامات جنسيتها وتسجيلها ، ولا يجوز أن تحمل الطائرة أكثر من جنسية الدولة المسجلة فى سجلاتها .

(٢) لا يجوز تسجيل الطائرة فى أكثر من دولة واحدة .

فى المادة الرابعة :

تقابل المادة الثالثة من المعاهدة وليس ثمة اعتراض على الحريات الجوية الواردة فى أولا ، ثالثا . أما فيما يتعلق بالرحلات التجارية فان المادة الخامسة من معاهدة شيكاغو أطلقت حق تشغيلها لكل الدول المتعاقدة ولكننا قيدنا هذا الحق بمقتضى الاعلان للطيارين رقم ١١-أ سنة ١٩٥٣ والصادر فى ٢٨ يونية سنة ١٩٥٣ ولذا نرى أن تنظم الرحلات العارضة بالطريقة التى نظمت بها فى اعلان الطيارين المشار اليه توحيدا للمعاملة الدولية فى مجال الرحلات العارضة .

أما الجملة الواردة فى ذيل هذه المادة وهى (لاتسرى الحريات المبينة فى هذه المادة على المطارات المستعملة لأغراض عسكرية فقط) نرى أن تعدل كالآتى : (يجرى استعمال الحريات الجوية المبينة فى هذه المادة فى المطارات الجمركية فقط) .

أما بقية الجملة الأخيرة فنرى أن تحل المادة التاسعة من معاهدة شيكاغو لعموميتها وشمولها . ويضاف اليها الفقرة (وتعتبر الأماكن المقدسة بالحجاز مناطق محرمة الطيران فوقها إلا باذن خاص) .

المادة الخامسة — (وتقابلها المادة الرابعة من مشروع المعاهدة) .

نرى تعديلها على الوجه التالى .

(تتمتع طائرات كل دولةمتعاقدة بالحريات المبينة فى المادةالسابقة على الوجه التالى) :

(ا) تتمتع الطائرات الخاصة التابعة للدول المتعاقدة بالحريتين الأولى والثانية دون حاجة الى تصريح سابق . (مع شطب كلمتى « الطيران التعليمى وطيران الأندية » لأنهما من الطيران الخاص) .

(ب) سبق أن أوضحنا الموقف بالنسبة للرحلات التجارية العارضة بأننا نرى أن يسرى أحكام اعلان الطيارين المشار اليه .

أما إذا روى الابقاء عليها فنرى تعديلها على الوجه الآتى :

تتمتع الطائرات التى تقوم بتسيير رحلات تجارية عارضة بالحريات الأولى والثانية والثالثة والرابعة دونماحاجة الى الحصول على ترخيص بذلك إلا فى حالة تسييرها على طرق جوية تعمل عليها شركات طيران تابعة لدولة متعاقدة بصفة منتظمة فيلزم فى هذه الحالة الحصول على ترخيص خاص لكل رحلة من سلطات الطيران المختصة .

فيما يتعلق بالفقرة « ج » نرى اضافة كلمة « كتابة » بعد أن تعين وقبل" مؤسسة ". ٢ — أ ، ب ، ليس ثمة اعتراض عليها .

المادة السادسة : وهى التى تقابل المادة الخامسة من المشروع ، نرى اضافة جملة « للقيام بأعمال الحركة » فيما بين كلمة « توكلا » وكلمة « عنها » .

المادة السابعة : تضاف مادة جديدة لوضع تعريف يبن فيصل التفرقة بين الخط المنتظم والغير المنتظم كالآتى :

الخط الجوى الدولى المنتظم هو عبارة عن عدد من الرحلات المتتابعة والتى تتميز بالخصائص الآتية :

١ ـ أنه ذلك الخط الذى يمر داخل الفضاء الجوى الذى يعلو اقليم أكثر من دولة واحدة .

٢ ـ هو الذى يقوم بعملياته بواسطة طائرات مخصصة لنقل الركاب والبريد والبضائع بمقابل بطريقة تكون فيها كل رحلة معدة للاستعمال العام .

٣ ـ هو الذى يستعمل لخدمة حركة مابين نفس نقطتين أو أكثر :

(ا) طبقا لجدول المواعيد .

(ب) أما بمقتضى رحلات لها صفة الانتظام أو التكرار والتى تكون حالة منتظمة متتابعة واضحة .

المادة الثامنة : تضاف مادة جديدة ونصها كالآتى :

« إذا ما اتفق الأطراف المتعاقدة على انشاء شركة عربية دولية موحدة فيقتصر عليها تسيير الخطوط الجوية المنتظمة الطويلة المدى خارج مناطق الدول العربية » .

المادة التاسعة : وهى تقابل المادة السادسة من المشروع .

ونرى أن تضاف كلمة « المنتظمة » بين جملة الخطوط الجوية وكلمة بين :

فقرة (ا) نرى تعديلها تعديلا طفيفا لتصبح كالآتى :

تحدد عدد رحلات الطائرات وحمولتها مقدما عند بداية التشغيل Predetermination على أى خط من الخطوط المنتظمة وفقا للحركة المتوقع نقلها على هذا الخط على أن تتفق الأطراف المتعاقدة أصحاب الشأن على التعديلات التى نرى ادخالها على عدد الرحلات وحمولة الطائرات على الخط المذكور من وقت لآخر بما يلائم الحركة الفعلية المتزايدة أو المتناقصة أو المتوقعة .

فقرة (ب) من هذه المادة نرى تعديلها لتوضيح مدى تطبيقها بالنسبة للحريات ونعتقد أن المقصود منها هو تنظيم الحريتين الثالثة والرابعة.

ونرى أن توزيع الحمولة مناصفة على شركتى الدولتين المتعاقدتين سيقضى على عامل المنافسة وهو العامل القوى فى تشغيل الخطوط الجوية إذ قد تعمل طائرات احدى الدولتين بمجهوداتها الخاصة على أن تصل بحمولتها الى درجة التشغيل الكامل Full Employment مما يترتب عليه اعادة النظر فى توزيع هذه الحركة الطارئة المتزايدة على الشركتين مناصفة .

وبذلك تستفيد طائرات الدول الأخرى بطريقة آلية من هذه الحركة التى ساهمت فيها طائرات الدولة الأولى بالقدر الأكبر .

وعليه نرى أنه فى حالة تشغيل الحريتين الثالثة والرابعة أن يكون هذا التشغيل على أساس مايطلق عليه دوليا الـ Pooling وتنظم باتفاق بين كل من الطرفين أصحاب الشأن ونحبذ الرأى بترك هذا الأمر للشركات التى تعمل بين الدول المتعاقدة لتنظيمه طبقا لاتفاقات خاصة .

أما إذا أريد الأخذ بالنص (ب) كما هو فى مشروع المعاهدة فنرى أن تكون بالصيغة التالية .

إذا قامت مؤسسات دولتين متعاقدتين لتشغيل حرية ثالثة ورابعة على خط جوى منتظم فيما بينها فيراعى المبادىء التالية :

١ — على سلطات الطيران فى كل من الدولتين أن يحددا كمية الحركة Capacity المنتظرة عند بداية تشغيل هذا الخط .

٢ — تتغير الحمولة على هذا الخط مستقبلا ومن وقت لآخر وذلك طبقا لدواعى الحركة الفعلية عليهوطبقا لاتفاق بين شركتى الدولتين .

وستقوم الشركتان بعمل التعديلات المؤقتة حسب مقدرة كل منهما على تشغيل هذا الخط كى يلائم الحركة الفعلية المتزايدة أو المتوقعة .

٣ — على كل من الشركتين أن يخطرا سلطات الطيران المختصة فى كل من الدولتين بتلك التعديلات التى قد ترى ضرورة المشاورة فى هذا الموضوع .

٤ — تقسم الحمولة Capacity بين مؤسسات الدولتين التى تقوم بتشغيل الحريتين الثالثة والرابعة بينهما مناصفة .

واذا عينت أحدى الدول المتعاقدة أكثر من مؤسسة واحدة من مؤسساتها الوطنية للعمل على الخط فيوزع نصيبها من الحمولة الكلية للخطوط وهو النصف على هذه المؤسسات المعينة بالطريقة التى تراها السلطات التابعة لها هذه المؤسسات .

٥ — إذا ما رأت احدى السلطات المختصة التابعة لاحدى الدولتين عدم رغبتها فى تشغيل جزء من الحركة الممنوحة لها على هذا الخط أو كلها فعليها اخطار السلطات المختصة للدولة الثانية بالتنازل عن نصيبها فى الحركة الكلية المحددة .

ولهذه السلطات الأخيرة الحق فى استرجاع نصيبها فى النشاط الكلى أو الجزئى على هذا الخط .

٦ – تتفق الشركات المعينة من قبل الدولتين المتعاقدتين على الشروط التى تخضع لها تشغيل هذا الخط .

يحدد هذا الاتفاق – الذى يأخذ فى الحسبان نسبة امتلاء الحمولة التى تقدمها كل من الشركتين – عدد مرات التشغيل ومواعيده بصفة عامة والشروط التى تخضع لها عمليات الطيران على هذا الخط سواء قامت الشركات المعينة للطرفين بالعمل متحدين ومندمجين Jointly andin pool

٧ – الاتفاقات التى تبرمها الشركات أو تعدلها تخضع لموافقة سلطات الطيران لكل من الدولتين .

٨ – إذا قامت شركة دولة ثالثة مصرح لها بتشغيل حرية خامسة على القطاع الذى تقوم بتشغيله شركات دولتين بناء على الحرية الثالثة والرابعة فلا يؤخذ فى الاعتبار عند حساب الحمولة على هذا القطاع ما تقوم به الدولة الثالثة عند مباشرتها تلك الحركة .

ومع ذلك إذا تبين أن حركة الحرية الخامسة التى تقوم بها شركة دولة ثالثة تضر بحركتى الحرية الثالثة والرابعة فعلى الطرفين المتعاقدين عمل اللازم نحو اعادة النظر فى حمولة الحرية الخامسة .

المادة العاشرة :

نرى أن تصبح المادة الحادية عشرة وهى الخاصة بالنقل الداخلى التالية للمادة التاسعة حتى يتم التناسق فى الترتيب .

المادة الحادية عشرة :

وهى التى تقابل المادة السابعة من المشروع لا اعتراض عليها .

المادة الثانية عشرة :

وهى التى تقابل المادة الثامنة من المشروع ونرى تعديلها على الوجه التالى مع ملاحظة أن هذه المادة لم تحدد فى صدرها نوع الرسوم الجمركية الذى سيجرى عليها الاعفاء ونرى أن تكون هذه المادة بعنوان « الاعفاءات »

١ — تعفى الدول المتعاقدة من الرسوم الجمركية المفروضة على مواد الوقود وزيوت التشحيم التى تمون بها طائرات الدول المتعاقدة الأخرى فى أراضيها سواء أكانت هذه الطائرات تعمل على خطوط حوية منتظمة أو غير منتظمة ، وكذا الطائرات الخاصة حتى لو استهلك بعض هذه المواد بين نقطتين داخل أراضى الدولة المانحة للاعفاء .

٢ — يعفى من رسوم الجمارك ومصاريف التفتيش وكذلك الرسوم الوطنية والمحلية المماثلة ما يكون بطائرة دولة متعاقدة من قطع الغيار والعدد المعتادة وبنزين الطائرة لدى نزولها باقليم دولة متعاقدة أخرى متى بقى كل ذلك فى الطائرة حتى مغادرتها الاقليم . ويعفى من الرسوم قطع الغيار والعدد التى تحمل إلى اقليم دولة متعاقدة لتركيبها أو باستعمالها فى طائرة دولة أخرى متعاقدة تعمل فى الملاحة الجوية الدولية مع حفظ حق الدولة فى وضع اللوائح اللازمة للأشراف الجمركى .

٣ — (ا) فى حالة وصول طائرة ما مسجلة فى دولة ما إلى أراضي دولة أخرى فيعفى ما يكون بخزاناتها أو أوعيتها الموجودة على الطائرة من وقود أو زيوت أو مواد أخرى مستهلكة فنيا Consumable technical supplies من الرسوم الجمركية أو أى ضرائب أخرى بشرط عدم تفريغ أى كمية منها إلا بصفة مؤقتة وتحت رقابة الجمارك .

(ب) تعفى من الرسوم الجمركية والاعباء الأخرى الوقود وزيوت التشحيم والمواد الأخرى المستهلكة فنياً والتى تستهلكها طائرة تابعة لدولة آخرى تعمل فى الملاحة الجوية بين نقطتين أو أكثر من نقط الهبوط فى داخل ذات الاقليم الجمركى لدولة واحدة .

وتطبق هذه القواعد على الطائرة التى تقوم بتسيير خدمة جوية منتظمة أو غير منتظمة أو فى رحلات خاصة سواء كان هذا التشغيل بمقابل أم لا

المادة الثالثة عشرة :

وهى التى تقابل المادة التاسعة من مشروع المعاهدة الفقرة الأخيرة منها نرى تعديلها لتصبح كالفقرة « ب » من المادة ٢٢ من معاهدة شيكاغو لوضوحها وبذا تصبح كالآتى :

« تحتفظ كل دولة متعاقدة بحقها فى عدم الاعتراف — فيما يتعلق بالطيران فوق اقليمها — بالشهادات والاجازات الممنوحة لرعاياها من دولة متعاقدة أخرى » .

المادة الرابعة عشرة :

نرى اضافة هذه المادة الجديدة وهى خاصة بالاعفاء من ضريبة الأرباح التجارية والصناعية وضريبة القيم المنقولة ، ولا يخفى ما لأهمية هذا الاعفاء من أثر فى عدم خضوع وعاء الضريبة لضريبتين فى دولتين مما يسبب ازدواجاً للضريبة Double Taxation ويلقى عبئاً ثقيلا على شركات الطيران العالمية ولا يخفى أن مصر قد أصدرت المرسوم بقانون رقم ١٦٩ لسنة ١٩٥٢ والمعدل بالقانون الصادر فى سنة ١٩٥٣ بتنظيم هذه الحالة وعليه نرى أن يورد النص التالى (منشور بهذه المجموعة) :

تعفى من ضريبة الأرباح التجارية والصناعية ما تكون قد حققته طائرات الدول المتعاقدة من أرباح تجارية فى أراضى الدول المتعاقدة

الأخرى وكذلك تعفى هذه الطائرات من ضريبة القيم المنقولة فى أراضى الدول المتعاقدة .

على أن يسرى هذا الاعفاء على كافة الطائرات التى تقوم بتشغيل أى نوع من أنواع التشغيل الجوى .

المادة الخامسة عشرة :

وهى التى تقابل المادة العاشرة .

الفقرة الأولى من هذه المادة لا اعتراض عليها .

الفقرة الثانية من هذه المادة نرى اضافة كلمة « توجد » فى بدايتها وبعد كلمة تسرى ، حتى تتوحد القوانين والأنظمة والتعليمات فى الدول المتعاقدة والخاصة بقواعد الدخول والخروج .

المادة السادسة عشرة :

تقابل المادة الثانية عشرة من المشروع ولا اعتراض عليها .

المادة السابعة عشرة :

وهى التى تقابل المادة الثالثة عشرة ونرى تعديلها على الوجه التالى حيث أن قانون الشركات المعد للاصدار قريبا قد عدل نسبة رأس المال الأجنبي المساهم فى الشركات المساهمة من ٤٩ إلى ٦٠ أجنبي ، ٤٠ مصرى ، وعليه نرى عدم ذكر النسبة وهى الثلاث أرباع الواردة فى المشروع وجعلها طبقاً للقوانين الداخلية لكل دولة متعاقدة . بحيث تصبح المادة كالآتى :

١ — تحتفظ كل دولة متعاقدة بحقها فى ايقاف أو الغاء التمتع بالحقوق الواردة فى هذه المعاهدة ولها أن تلغى ترخيص التشغيل الممنوح لأى

مؤسسة نقل جوى تابعة لاحدى الدول الأعضاء فى أية حالة لا تقتنع فيها تلك الدولة بأن ملكية هذه المؤسسة وادارتها الفعلية فى يد رعايا الدولة المسجلة فى سجلاتها على أن تكون الملكية متمشية مع أحكام قوانين الدولة المسجلة فى سجلاتها .

٢ — تحتفظ كل دولة متعاقدة بحقها فى وقف أو الغاء تمتع أية مؤسسة نقل جوى بالحقوق الواردة فى هذا الاتفاق وذلك فى حالة عدم تنفيذ هذه المؤسسة لقوانين الدولة التى تعل فوق أراضيها أو عدم قيامها بالتزاماتها طبقاً لهذه المعاهدة .

المادة الثامنة عشرة :

وهى التى تقابل المادة الرابعة عشرة .

هذه المادة تحيل فى جزء منها إلى الاتفاق النموذجى الملحق بمشروع المعاهدة ونرى أن لا محل للاتفاق النموذجى حيث سيتطلب الأمر تعديل كافة الاتفاقات الثنائية المعقودة بين مصر والدول المختلفة والبالغ عددها حتى الآن العشرين اتفاقا . أما بقية المواد فلا اعتراض عليها .

محمود ابراهيم حسين
ليسانسيه فى الحقوق
بقسم النقل الجوى

انظر

(١) قرارات مؤتمر وزراء المال والاقتصاد العرب المنعقد فى بيروت بين ٢٥ - ٣١ مايو سنة ١٩٥٣ منشوره فى المجلة المصرية للقانون الدولى العام المجلد التاسع سنة ١٩٥٣ ص ٣٤ - ٣٩

(٢) مجلد اللجنة الدائمة للمواصلات بين أعضاء جامعة الدول العربية سنة ١٩٥٣ أعده سكرتير اللجنة الأستاذ عبد الحميد كمال تحت اشراف معالى السفير مصطفى الشهابى رئيس اللجنة . (ض . ص)

فى الاجتماع القادم لمؤتمر اللجنة الدائمة للمواصلات

١٧ يناير سنة ١٩٥٤ [١]

١٢-١-١٩٥٤

السيد وكيل وزارة الخارجية

ايماء إلى كتابكم رقم ٧١٢٢–٢٥١ والمرسل معه صورة مذكرة الأمانة العامة لجامعة الدول العربية بشأن الاجتماع القادم لمؤتمر اللجنة الدائمة للمواصلات الذى تحدد له يوم ١٧ يناير سنة ١٩٥٤ نتشرف بالإفادة أن ممثلى الحكومة المصرية فى شئون الطيران هم :

السيد قائد اللواء الجوى ابراهيم حسن جزارين

" مدير عام الطيران المدنى

السيد المستشار الجمهورى الدكتور ضياء الدين صالح مندوب مصر فى اللجنة القانونية الدولية للطيران .

السيد محمد الحكيم وكيل مصلحة الطيران للعمليات .

السيد عثمان حمدى وكيل مصلحة الطيران للخدمات .

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام .

قائد لواء جوى (ا . ح)

ابراهيم حسن جزارين

المدير العام

---

(١) تأجل عقد هذا الاجتماع لأسباب لم تكن فى الحسبان وبدا أن انعقاده ترحل إلى ١٧ مارس سنة ١٩٥٤ وقد انعقد فعلا بالقاهرة وانفض فى ٧ أبريل سنة ١٩٥٤

٥ - باريس

١٩١٩

الملاحة الجوية

CONVENTION DE PARIS

1919

THE CONVENTION OF PARIS.

اتفاقية باريس الدولية [1]

للملاحة الجوية

المؤرخة ١٣ أكتوبر سنة ١٩١٩

La Convention de Paris.

الباب الأول

مبادىء عامة

المادة ١ — تعلن الدول المتعاقدة أن لكل دولة السيادة الكاملة المطلقة على الفضاء الجوى الذى يعلو أراضيها .

وتشمل الأراضى المذكورة فى هذه الاتفاقية تنفيذاً لأحكامها أراضى الدولة الوطنية وأراضى مستعمراتها والمياه الأقليمية المجاورة لها .

المادة ٢ — تتعهد كل دولة متعاقدة أن تمنح طائرات الدول المتعاقدة الأخرى حرية المرور البرىء على أراضيها فى وقت السلم على أن تراعى الشروط المنصوص عليها فى هذه الاتفاقية .

تطبق اللوائح التى تضعها دولة متعاقدة للدخول إلى أراضيها على طائرات الدول المتعاقدة الأخرى دون أى تمييز بالنسبة للجنسية .

المادة ٣ — من حق كل دولة متعاقدة أن تمنع طائرات الدول المتعاقدة الأخرى لأسباب حربية أو لصالح السلامة العامة من الطيران

---

(١) قام بهذه الترجمة من اللغة الإنجليزية الى العربية المرحوم جرجس عوض الله عضو نادى الطيران المصرى والسكرتير الإدارى لمصلحة الطيران المدنى سابقا . ونشرها فى كتابه عن الطيران المدنى طبعة سنة ١٩٣٩ (توفى الى رحمة الله ١٤/٢/١٩٥٤)

راجع الاصل الانجليزى فى مؤلف بومون كتاب قانون الطيران لوندرة ، الطبعة الأولى سنة ١٩٤٥ ملحق رقم ١ بند (٦٠٠) — وراجع أيضا مؤلف ماك نير قانون الطيران صفحة ١٧٦ حيث تجد النص الانجليزى والفرنسى م

على مناطق معينة من أراضيها وإلا تعرضت الطائرة للعقوبات المنصوص عليها فى قوانين تلك الدولة على أن يسرى هذا المنع على طائرات الدولة الخاصة وطائرات الدول المتعاقدة الأخرى دون أى تمييز .

يجوز لكل دولة متعاقدة أن ترخص بصفة استثنائية فى سبيل السلامة العامة بمرور طائراتها الوطنية على المناطق الآنفة الذكر .

على كل دولة متعاقدة أن تذيع وتبلغ مقدما جميع الدول المتعاقدة الأخرى وكذا اللجنة الدولية للملاحة الهوائية مواقع المناطق الممنوع الطيران فوقها ومداها وكذا الترخيصات الاستثنائية المنصوص عليها فى الفقرة السابقة ، وفوق ذلك فلكل دولة متعاقدة الحق فى ظروف استثنائية بصفة مؤقتة أن تحتفظ بتقييد أو منع مرور الطائرات على أراضيها أو أى جزء من أراضيها فى وقت السلم مع تنفيذ هذا القرار على الأثر ، ويسرى هذا القيد أو هذا المنع على طائرات جميع الدول المتعاقدة الأخرى دون أى تمييز بالنسبة لجنسيتها .

وكل قرار من هذا القبيل يجب إذاعته وتبليغه لجميع الدول المتعاقدة الأخرى وللجنة الدولية للملاحة الهوائية .

المادة ٤ — يجب على كل طائرة تجد نفسها فوق منطقة ممنوع الطيران فوقها أن تبادر بمجرد أن تصبح على بينة من ذلك باعطاء إشارة الخطر المنصوص عليها فى الفقرة ١٧ من الملحق « د » وتهبط بأقصى مايمكن من السرعة خارج حدود المنطقة الممنوع الطيران فوقها فى أقرب مطار للدولة التى كانت تطير فوقها بصفة غير مشروعة .

المادة ٥ — لكل دولة متعاقدة أن تبرم اتفاقيات خاصة مع الدول غير المتعاقدة .

لايجوز أن تتضمن نصوص هذه الاتفاقيات الخاصة أى إخلال بحقوق الدول المتعاقدة فى الاتفاقية الحالية[1] .

ولا يجوز أن تخالف الاتفاقيات الخاصة الآنفة الذكر فى كل مايتفق مع أغراضها المبادىء العامة التى تضمنتها الاتفاقية الحالية .

تبلغ صورة من هذه الاتفاقيات للجنة الدولية للملاحة الهوائية وهى تتولى بدورها إذاعتها على الدول المتعاقدة الأخرى .

الباب الثانى

جنسية الطائرات

Nationalité des Aéronefs.

المادة ٦ — يكون للطائرات جنسية الدولة المسجلة فيها وفقاً للشروط الواردة بالقسم (ا. ج.) من الملحق «١» .

المادة ٧ — يكون تسجيل الطائرات المشار اليه فى المادة السابقة طبقاً لأحكام قوانين كل دولة متعاقدة وما تضعه لذلك من نصوص خاصة .

المادة ٨ — لايصح أن تسجل طائرة ما فى أكثر من دولة واحدة .

المادة ٩ — تتبادل الدول المتعاقدة كل شهر المعلومات الخاصة بكل ماتسجله من الطائرات فى سجلاتها الرسمية خلال الشهر السالف ومايطرأ على هذه السجلات من الالغاء وترسل هذه المعلومات أيضا للجنة الدولية للملاحة الهوائية المشار اليها فى المادة «٣٤» .

المادة ١٠ — تحمل كل الطائرات التى تشتغل فى الملاحة الهوائية الدولية علامات جنسيتها وتسجيلها عملا بأحكام الملحق «١» ويبين عليها أيضا اسم المالك ومحل إقامته .

(1) Revue Aéronautique Internationale No.1 Paris 1931 p. 83.

الباب الثالث

شهادات صلاحية الطائرات للطيران وشهادات الأهلية[1]

المادة ١١ — يجب على كل طائرة تشتغل فى أعمال الملاحة الهوائية الدولية أن تحمل طبقاً للشروط المنصوص عليها بالملحق «ب» شهادة لصلاحيتها للطيران صادرة أو معتمدة من الدولة التى سجلت فيها الطائرة .

المادة ١٢ — يجب أن يكون لدى القائد والطيارين والميكانيكيين وباقى هيئة قيادة الطائرة شهادات الأهلية وإجازات صادرة أو معتمدة من الدولة المسجلة بها الطائرة وفقاً للشروط المنصوص عليها فى الملحق « هـ »

المادة ١٣ — تعترف الدول بشهادات صلاحية الطائرة للطيران وشهادات الأهلية والإجازات التى تصدرها أو تعتمدها الدولة المسجلة فيها الطائرة طبقاً للقواعد المقررة فى الملحقين « ب ، هـ » وما تقرره فيما بعد اللجنة الدولية للملاحة الهوائية .

من حق كل دولة عدم الاعتراف بشهادات الأهلية والأجازات الصادرة لأحد رعاياها للطيران داخل أراضيها وفوقها اذا كانت صادرة من دولة متعاقدة أخرى .

المادة ١٤ — لايجوز حمل جهاز لاسلكى بدون إجازة خاصة صادرة من الدولة المسجلة بها الطائرة ولا يجوز استخدام هذا الجهاز إلا بمعرفة أعضاء هيئة قيادة الطائرة الحائزين لإجازة خاصة لهذا الغرض .

يجب أن يكون فى كل طائرة تستعمل فى النقل الجوى الدولى وتكون معدة لحمل عشرة أشخاص أو أكثر جهاز لاسلكى للإرسال والالتقاط عند ماتحدد اللجنة الدولية للملاحة الهوائية طرق استعمال هذاه لجهازات.

ولهذه اللجنة أن تمد التزام حمل الجهازات اللاسلكية فى كل أنواع الطائرات الأخرى بالشروط وفى الحالات التى تحددها .

(1) Certificats de navigabilité et brevets d'aptitude.

الباب الرابع

السماح بالملاحة الهوائية فوق الأراضى الأجنبية[1]

المادة ١٥ — من حق كل طائرة من طائرات الدول المتعاقدة اختراق الفضاء الجوى الذى يعلو أراضى دولة أخرى بدون الهبوط فيها . وفى هذه الحالة يتعين على الطائرة أن تتبع الطريق الذى تعينه لها الدولة التى تطير فوقها ومع ذلك تلزم الطائرة بالهبوط اذا صدرت اليها أوامر بواسطة الاشارات المنصوص عليها فى الملحق « د » لأسباب تتعلق بالأمن العام .

لايجوز لطائرة دولة متعاقدة فى وسعها أن تطير دون أن يكون بها طيار لتسييرها أن تطير فوق أراضى دولة متعاقدة أخرى دون أن يكون فيها طيار إلا بترخيص خاص .

يجب على كل طائرة تمر من دولة إلى أخرى أن تهبط بأحد المطارات المقررة بمعرفة الدولة الثانية اذا قضت لوائح هذه الدولة بذلك .

تقوم الدول المتعاقدة بموافاة اللجنة الدولية للملاحة الهوائية ببيان عن هذه المطارات وتتولى هذه اللجنة بدورها تبليغ هذه الاخطارات لكل الدول المتعاقدة .

لكل دولة متعاقدة أن تجعل ترخيصها بانشاء طرق هوائية دولية وانشاء وتشغيل خطوط للملاحة الهوائية الدولية خاضعا لما تضعه من شروط قبيل الترخيص سواء أكان تنظيم هذه الخطوط يشمل هبوط الطائرات فى أراضيها أم مرورها بغير هبوط .

المادة ١٦ — من حق كل دولة متعاقدة تقرير تحفظات وقيود لصالح طائراتها الوطنية فيما يتعلق بنقل الأشخاص والبضائع بأجر بين نقطتين فى حدود أراضيها .

---

(1) Admission à la navigation aérienne au-dessus d'un territoire étranger.

يجب الاعلان عن هذه التحفظات والقيود فوراً وابلاغها الى اللجنة الدولية للملاحة الهوائية التى تتولى تبليغها الى الدول المتعاقدة .

المادة ١٧ — تخضع طائرات الدولة المتعاقدة التى تضع تحفظات وقيوداً عملا بأحكام المادة ١٦ لمثل هذه التحفظات والقيود فى أى دولة متعاقدة حتى وأن لم تضع الدولة الأخيرة هذه التحفظات والقيود على الطائرات الأجنبية الأخرى .

المادة ١٨ — تعفى كل طائرة لدى مرورها فى حدود أراضى دولة متعاقدة بما فى ذلك الهبوط والبقاء الضروريين لهذا المرور من الحجز عليها بسبب أى تقليد لاختراع أو رسم أو نموذج بشرط دفع تأمين تحدده السلطة المختصة بأقصى مايمكن من السرعة فى حالة عدم الاتفاق الودى على ذلك .

الباب الخامس

القواعد التى يجب مراعاتها عند سفر الطائرة[1] وأثناء رحلتها وعند هبوطها

المادة ١٩ — يجب على كل طائرة تشتغل فى الملاحة الهوائية الدولية أن تكون لديها المستندات الآتية :

(ا) شهادة التسجيل عملا بالملحق « ا » .

(ب) شهادة صلاحية الطائرة للطيران عملا بالملحق « ب » .

(ج) شهادات واجازات القائد والطيارين وأعضاء هيئة قيادة الطائرة عملا بالملحق « ه » .

---

(1) Règles à observer au départ, en cours de route et à l'atterrisage.

(د) كشف بأسماء المسافرين اذا كانت الطائرة تحمل ركابا [1] .

(هـ) كشوفات الشحن والمانيفستو اذا كانت الطائرة تحمل بضائع .

(و) كتب السير عملا بالملحق « ج » .

(ز) اذا كانت الطائرة تحمل جهازاً لاسلكيا يجب أن تحمل الاجازة الخاصة المنصوص عليها فى المادة « ١٤ » .

المادة ٢٠ — تبقى كتب السير سنتين بعد آخر قيد فيها .

المادة ٢١ — للسلطات المحلية الحق فى كل الأحوال فى زيارة الطائرة عند قيامها أو هبوطها للتحقق من أنها تحمل جميع المستندات التى يتعين عليها حملها .

المادة ٢٢ — من حق طائرات الدول المتعاقدة أن تتمتع بنفس وسائل المساعدة التى تمنح للطائرات الوطنية عند الهبوط وخاصة فى حالة الخطر .

المادة ٢٣ — فيما يتعلق بانقاذ الطائرات عند سقوطها فى البحر تطبق مبادىء القانون البحرى فى حالة عدم وجود اتفاق يخالف ذلك .

المادة ٢٤ — كل مطار فى دولة متعاقدة معداً للاستخدام العام للطائرات الوطنية نظير دفع الرسوم المقررة يباح استخدامه لطائرات جميع الدول المتعاقدة الأخرى .

تقرر رسوم الهبوط والايواء فى كل مطار من هذا القبيل بموجب تعريفة واحدة تسرى على الطائرات الوطنية والأجنبية سواء بسواء .

(1) Voir Albert Roper : La Convention Internationale du 13 Octobre 1919, Paris 1930 Sirey.

المادة ٢٥ — تتعهد كل دولة متعاقدة أن تأخذ على عاتقها اتخاذ الوسائل للتأكد من أن كل طائرة تطير فوق أراضيها وكل طائرة تحمل علامات جنسيتها أن تعمل حيثما كانت بأحكام القواعد المنصوص عنها بالملحق «د».

وتتعهد كل دولة متعاقدة أن تتحقق من محاكمة وعقاب كل الأشخاص الذين يخالفون أحكام هذه القواعد.

الباب السادس

الأشياء المحظور نقلها

Transports interdits.

المادة ٢٦ — نقل المفرقعات والأسلحة وذخيرة الحرب بواسطة الطائرات ممنوع فى الملاحة الدولية ولا يسمح لأى طائرة أجنبية أن تحمل مثل هذه الأشياء بين نقطتين فى حدود أراضى دولة واحدة متعاقدة.

المادة ٢٧ — يجوز لكل دولة أن تمنع حمل أو استعمال الجهازات الفوتوغرافية فى الملاحة الهوائية أو تنظم ذلك بقواعد خاصة.

يجب تبليغ مثل هذه القواعد على الأثر الى اللجنة الدولية للملاحة الهوائية وهى تتولى بدورها تبليغها الى الدول المتعاقدة الأخرى.

المادة ٢٨ — لكل دولة متعاقدة أن تضع لأسباب تتعلق بالنظام العام قيوداً على نقل أشياء خلاف المنصوص عليها فى المادتين ٢٦ و ٢٧ على أن تبلغ هذه القواعد للجنة الدولية للملاحة الهوائية وهى تتولى بدورها تبليغها للدول المتعاقدة الأخرى.

المادة ٢٩ — تسرى القيود المبينة بالمادة ٢٨ على الطائرات الوطنية والأجنبية سواء بسواء.

ب السابع

...ائرات الحكومية

Aéronefs d'Etats.

المادة ٣٠ – الطائرات الآتى بيانها تعتبر طائرات حكومية :

(ا) الطائرات الحربية .

(ب) الطائرات التى تستخدم كلية فى أعمال الحكومة مثل البريد والجمارك والبوليس. وتعتبر كل طائرة أخرى طائرة خصوصية.

كل طائرات الحكومة خلاف الطائرات الحربية وطائرات الجمارك والبوليس تعامل كطائرات خاصة وبصفتها هذه تخضع للقواعد المنصوص عليها فى هذه الاتفاقية .

المادة ٣١ – كل طائرة يقودها شخص فى الخدمة العسكرية منتدباً لهذا الغرض تعتبر طائرة حربية .

المادة ٣٢ – لايجوز لأى طائرة حربية تابعة لدولة متعاقدة أن تطير فوق أراضى دولة متعاقدة أخرى أو تهبط فيها دون أن تحصل على ترخيص خاص . وفى حالة منح هذا الترخيص تتمتع الطائرات الحربية كمبدأ عام بالامتيازات التى تمنح عادة للبواخر الحربية الأجنبية مالم ينص على خلاف ذلك .

كل طائرة حربية ترغم على الهبوط أو يطلب اليها ذلك أو تستدعى للهبوط لايكون لها الحق بسبب ذلك فى الامتيازات المنصوص عليها فى الفقرة السابقة .

المادة ٣٣ – تعمل ترتيبات خاصة على حدة بين الدول وبعضها لتحديد الحالات التى يمكن فيها الترخيص لطائرات البوليس والجمارك باجتياز الحدود ولا تتمتع هذه الطائرات بأى حال بالميزات المنصوص عليها فى المادة ٣٢

الباب الثامن

اللجنة الدولية للملاحة الهوائية[1]

Commission Internationale de Navig-Aér.

المادة ٣٤ — تشكل لجنة دائمة تحت إشراف عصبة الأمم يطلق عليها اسم اللجنة الدولية للملاحة الهوائية (C. I. N. A.)

ولا يكون لكل دولة متعاقدة أكثر من مندوبين اثنين ولكل دولة ممثلة فى اللجنة صوت واحد .

تحدد اللجنة الدولية للملاحة الهوائية قواعد الإجراءات الخاصة بها ومكان مركزها الدائم وعنوانها . وهى فى حل أن تعقد جلساتها فى أى مكان تراه مناسباً .

وتنحصر اختصاصات هذه اللجنة فيما يلى :

(ا) تتلقى أو تقدم اللجنة اقتراحات من وإلى الدول المتعاقدة لتعديل أو تغيير نصوص هذه الاتفاقية ، وتبلغ ما يقبل منها .

(ب) القيام بالواجبات الملقاة على عاتقها بمقتضى هذه المادة وأحكام المواد ٩ و ١٣ و ١٤ و ١٥ و ١٦ و ٢٧ و ٢٨ و ٣٦ و ٣٧ من الاتفاقية الحالية .

(ج) تعديل نصوص الملحقات (ا . ز .)

(د) استقصاء المعلومات الخاصة بالملاحة الهوائية الدولية من أى نوع كانت وتبليغها للدول المتعاقدة .

(هـ) استقصاء وتبليغ الدول المتعاقدة كل المعلومات بشأن التلغراف اللاسلكى وعلم الظواهر الجوية والعلوم الطبية التى تهم الملاحة الهوائية .

---

(1) *Voir* Marcel Le Goff, Traité de Droit Aérien Paris 1934 pages 53 à 61 et de 83 à 107 et No. 2 p. 148/154—

(و) نشر الخرائط الخاصة بالملاحة الهوائية طبقاً لأحكام الملحق «و».

(ز) إبداء الرأى فيما تعرضه الدول من مسائل لدراستها[1].

للجنة الدولية للملاحة الهوائية إدخال أى تعديل على نصوص أحد الملحقات عندما يبلغ عدد الأصوات الموافقة على هذا التعديل ثلاثة أرباع مجموع أصوات الدول الممثلة فى دور الانعقاد وثلثاى مجموع الأصوات التى يمكن إعطاؤها فيما اذا كانت جميع الدول ممثلة.

ويصبح هذا التعديل نافذ المفعول من الوقت الذى تبلغه اللجنة الدولية للملاحة الهوائية لكل الدول المتعاقدة.

تفحص اللجنة الدولية للملاحة الهوائية أى اقتراح يرمى الى تعديل مواد الاتفاقية الحالية سواء أكان هذا الاقتراح مقدما من اللجنة نفسها أم من إحدى الدول المتعاقدة.

ولا يقدم هذا الاقتراح للدول المتعاقدة للعمل بموجبه إلا اذا وافق عليه ثلثا مجموع الأصوات على الأقل.

كل مايدخل على مواد الاتفاقية من التعديلات عدا نصوص الملحقات يجب أن تقرها الدول المتعاقدة قبل أن تكون نافذة المفعول.

نفقات اللجنة الدولية للملاحة الهوائية تتحملها الدول المتعاقدة بالنسبة التى تقررها هذه اللجنة.

نفقات إرسال المندوبين الفنيين تتحملها الدول التى يمثلونها.

---

(1) Revue Aéronautique Internationale No. 1 Paris, Septembre 1931 p. 1 à 10-

الباب التاسع

نصوص نهائية

Dispositions Finales

المادة ٣٥ — تأخذ الدول المتعاقدة على عاتقها كل فيما يخصها التعاون جهد الطاقة فيما يختص بالمسائل الدولية الآتية :

(ا) استقصاء ونشر المعلومات الاحصائية والجارية أو الخاصة فيما يتعلق بالمظاهر الجوية طبقاً لأحكام الملحق « ز » .

(ب) نشر خرائط موحدة للطيران وتقرير علامات أرضية للطيران على نمط واحد طبقاً لأحكام الملحق « و » .

(ج) استعمال الراديو التلغرافى فى الملاحة الهوائية وانشاء المحطات الضرورية ومراعاة أحكام اللوائح الدولية للراديو التلغرافى .

المادة ٣٦ — تكون النصوص العامة الخاصة بالجمارك فيما يتعلق بالملاحة الهوائية الدولية محلا للاتفاق الخاص المبين بالملحق « ح » المرفق بالاتفاقية الحالية .

ليس فى هذه الاتفاقية مايمكن تفسيره لمنع الدول المتعاقدة من ابرام وثائق خاصة طبقاً للمبادىء المقررة فيها بين دولة وأخرى فيما يتعلق بالجمارك والبوليس والبريد ومسائل أخرى ذات أهمية للصالح المشترك تتعلق بالملاحة الهوائية على أن تبلغ للجنة الدولية للملاحة الهوائية التى تتولى بدورها تبليغ هذه الوثائق للدول المتعاقدة الأخرى .

المادة ٣٧ — إذا نشأ خلاف بين دولتين فأكثر بشأن تفسير الاتفاقية الحالية يعرض النزاع على محكمة العدل الدولية الدائمة واذا كانت احدى الدول ليست من ضمن الدول الموقعة على وثائق هذه المحكمة

يعرض موضوع النزاع بناء على طلب تلك الدولة على هيئة التحكيم
واذا لم يتفق الطرفان على اختيار الحكمين فعليهما اتباع مايلى[١] :

يعين كل طرف محكما ويجتمع المحكمون ليعينوا حكما يفصل فى النزاع واذا لم يتفق المحكمون فكل طرف يعين دولة ثالثة وتقوم الدول المعينة بهذه الكيفية بتعيين الحكم إما بالاتفاق وإما أن يعين كل منهما شخصا وبعدئذ يحدد الاختيار بالقرعة .

يفصل فى الخلاف المتعلق باللوائح الفنية الملحقة بالاتفاقية الحالية بقرار يصدر من اللجنة الدولية للملاحة الهوائية بأغلبية الأصوات .

يصدر القرار النهائى الذى يتخذ فى حالة الخلاف ـ بشأن موضوع ما ـ حول ما اذا كان يدخل تفسيرها فى نطاق الاتفاقية أم فى لائحة ما ، بواسطة التحكيم بالكيفية المبينة بالفقرة الأولى من هذه المادة .

المادة ٣٨ ـ فى حالة نشوب حرب لاتؤثر نصوص الاتفاقية الحالية على حرية الدول المتعاقدة فى القيام بالعمل سواء أكان على اعتبارها دولا متحاربة أو دولا محايدة .

المادة ٣٩ ـ الملحقات ا ـ ح هى جزء متمم لنصوص الاتفاقية الحالية وهى ـ مع مراعاة أحكام المادة ٣٤ ـ تكون نافذة المفعول فى نفس الوقت الذى تصبح فيه الاتفاقية معمولا بها .

المادة ٤٠ ـ أراضى ورعايا البلدان التى تحت الحماية أو البلاد التى تدير شئونها عصبة الأمم تعتبر فيما يتعلق بأغراض الاتفاقية الحالية مماثلة لأراضى ورعايا الدول الحامية أو الدول التى لها الانتداب على تلك البلاد .

---

(١) راجع فى إجراءات التحكيم الدولية تقرير لجنة القانون الدولى منشور بالفرنسية فى المجلة المصرية للقانون الدولى المجلد الثامن سنة ١٩٥٢ ص ٢٠٥ – ٢٢١

المادة ٤١ – يسمح لكل دولة بالانضمام الى الاتفاقية الحالية .

يبلغ الانضمام بالطرق الدبلوماسية لحكومة الجمهورية الفرنسية وهى تبلغه بدورها لكل الدول الموقعة على الاتفاقية أو المنضمة اليها .

المادة ٤٢ – حذفت هذه المادة .

المادة ٤٣ – لايجوز لأى دولة متعاقدة الانسحاب من الاتفاقية الحالية قبل اليوم الأول من شهر يناير سنة ١٩٢٣ . وفى حالة الانسحاب يجب اخطار الحكومة الفرنسية وهى تتولى بدورها أخطار الدول المتعاقدة الأخرى .

ولا يصبح هذا الانسحاب نافذ المفعول إلا بعد مرور سنة على الأقل من تاريخ اعلان الانسحاب ولا يلزم إلا الدولة التى أعلنته .

تبلغ كل دولة تعتمد هذه الاتفاقية اعتمادها للحكومة الفرنسية وهى تتولى بدورها إخطار الدول الأخرى التى وقعت عليها .

وتحفظ وثائق الاعتماد فى محفوظات الحكومة الفرنسية .

تلزم الاتفاقية الحالية كل دولة متعاقدة بالنسبة للدول الأخرى المنضمة اليها اعتباراً من اليوم الأربعين من تاريخ ايداع وثيقة الاعتماد .

متى أصبحت الاتفاقية الحالية نافذة المفعول ترسل الحكومة الفرنسية صورة مصدقا عليها إلى الدول التى أخذت على عاتقها بمقتضى معاهدات الصلح تنفيذ قواعد الملاحة الهوائية طبقا لما تضمنته هذه الاتفاقية .

تحررت فى باريس فى اليوم الثالث عشر من شهر أكتوبر سنة ١٩١٩ من صورة واحدة تودع بقلم محفوظات الحكومة الفرنسية وترسل صورة منها مصدقا عليها إلى الدول المتعاقدة .

يجوز التوقيع على الصورة المذكورة المؤرخة فى التاريخ الآنف الذكر لغاية اليوم الثانى عشر من شهر ابريل سنة ١٩٢٠

وإقراراً بما تقدم وقع المعاهدة الحالية المندوبون المفوضون آدناه والمزودون بالسلطة التامة المعترف بصحتها شكلا وقانونا .

حررت الاتفاقية الحالية باللغات الفرنسية والانجليزية والايطالية وفى حالة وجود خلاف يرجح النص الفرنسى .

*
* *

ملاحظة : مصر لم توقع ولم تنضم الى اتفاقية باريس الدولية . وقد ألغيت هذه الاتفاقية بمقتضى اتفاقية شيكاغو الدولية للطيران المدنى والموقعة فى ٧ من ديسمبر سنة ١٩٤٤ وكانت مصر فى مقدمة الدول التى وقعها ثم صدقت عليها بقانون أعقبه مرسوم اصدر بأحكامها

VOIR

DANS LA COLLETION PAIX DE VERSAILLES DOUZE VOLUMES

Le Ix E Voumes

AERONAUTIQUE

Les Editions Anternationa les, Paris 1934.

Proeés - Verbaux - Annexes - Documents énédits de la Dommission de l' Aéroutique à la Conférence des Préliminaires de Paix,

Documents uniques sur l' e' laboration de la Convention de Paris du 13 Oct. 1919. (D.S.

بيـــان

الدول التى صدقت أوانضمت إلى هذه الاتفاقية وتلك التى نقضتها

(أ) التصديق والانضمام : ٣٣ دولة :

فى سنة ١٩٢٢ : البلجيك ، بريطانيا ، كندا ، أوستراليا ، اتحاد جنوب أفريقيا ، نيوزيلنده ، الهند ، فرنسا ، اليونان ، اليابان ، البرتغال ، سيام ، يوجوسلافيا ، ارلنده ،

وفى سنة ١٩٢٣ : ايطاليا ، بلغاريا ، تشيكوسلوفاكيا

وفى سنة ١٩٢٤ : رومانيا ، أوراجواى ، بولونيا .

وفى سنة ١٩٢٧ : السويد ، والدانمارك .

وفى سنة ١٩٢٨ : هولنده .

وفى سنة ١٩٣١ : النورويج . والعراق .

وفى سنة ١٩٣٢ : فنلنده .

وفى سنة ١٩٣٤ : سويسرا .

وفى سنة ١٩٣٥ : أسبانيا ، والأرجنتين .

وفى سنة ١٩٣٧ : بيرو ، لتوانيا .

وفى سنة ١٩٣٨ : استونيا .

وفى سنة ١٩٣٩ : باراجواى.

ملاحظة : كانت ألمانيا على وشك الانضمام اليها فى غضون عام ١٩٣٩ عندما اندلعت نيران الحرب العالمية الثانية فى ٢ سبتمبر سنة ١٩٣٩ .

(ب) الدول التى نقضتها : خمسة وهى — بوليفيا ، بنما ، ايران (٢٠ أبريل سنة ١٩٣٣) شيلى (١٤ أكتوبر سنة ١٩٣٦) والنمسا .

تعليــق

لما أن وضعت الحرب العالمية الأولى أوزارها وأشرقت أيام المدنة في عام ١٩١٨ وفق خبراء الطيران فى وفود مؤتمر السلام فى ان يحصلوا من دول الحلفاء على الاذن بتشكيل لجنة الطيران فى مؤتمر السلام مشكلة من مندوبين اثنين من كل دولة من الدول العظمى :

الولايات المتحدة وبريطانيا وفرنسا وايطاليا واليابان .

وقد أعدت هذه اللجنة الشروط المتعلقة بالملاحة الجوية والتى كان مقدرا ان تدرج فى معاهدات الصلح . وعلى وجه الخصوص كان على اللجنة ان تبادر إلى اعداد مشروع اتفاقية جوية دولية . وقد صدق فعلا على المشروع المجلس الأعلى لمؤتمر السلام واطلقوا على هذه الوثيقة اسم اتفاقية باريس الدولية للملاحة الجوية فى ١٣ أكتوبر سنة ١٩١٩ ثم دخلت الاتفاقية فى دور التنفيذ فى ١١ يوليو سنة ١٩٢٢ بالنسبة لأربعة عشر دولة موقعة وقد انضمت اليها فى تلك السنة ايران .

ثم عدلت بعد ذلك اتفاقية باريس فى بعض جوانبها مراعاة لتطور الوضع السياسى الدولى .

وقد تضمنت اتفاقية باريس ثمانية ملاحق تعلقت بها تبدأ من الحرف (ا) إلى الحرف (ح) على النحو الآتى :

الملحق رقم (ا) : تقسيم الطائرات وتعاريفها . العلامات المميزة للطائرات تسجيل الطائرات اشارات الاستدعاء .

الملحق رقم (ب) : شهادات صلاحية الطائرات للطيران .

الملحق رقم (ج) : دفاتر على متن الطائرة .

الملحق رقم (د) : تنظيم الأنوار والاشارات. قواعد المرور الجوى.

الملحق رقم (هـ) : رجال طاقم القيادة .

الملحق رقم (و) : خرائط الطيران والعلامات الأرضية .

الملحق رقم (ز) : جمع ونشر المعلومات الخاصة بالأرصاد الجوية.

الملحق رقم (ح) : الجمارك.

أما اليوم فان اتفاقية باريس لم يعد لها سوى ذكر تاريخى واثر جليل من آثار الماضى التى تدعو إلى التأمل والتفكير تارة مع التقدير والاعجاب وأخرى مع التبصر والاعتبار.

فقدحلت اليوم محلها اتفاقية شيكاغو الموقعة فى ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤ والتى استلزمت فى مادتها الثمانين ان كل دولة متعاقدة تنقض مقدما اتفاقية باريس وكذلك الاتفاقية اللاحقة لها سنة ١٩٢٨ واطلقوا عليها اتفاقية هافانا وفقا للأحوال . . .

وقد اتخذت اتفاقية باريس الدولية قياساً صيغت على غراره الاتفاقية الأسبانية الأمريكية (١) المتعلقة بالملاحة الجوية والموقعة فى مدريد سنة ١٩٢٦ بناء على طلب دولة أسبانيا التى كانت تواقه إلى شد روابط الألفة بينها وبين أمريكا اللاتينية وهى صلات تقليدية خالدة بالنسبة لها .

والفوارق الوحيدة التى تفرق بين هذه الاتفاقية الأخيرة من جهة بين اتفاقية باريس من جهة أخرى كانت تنحصر فى مطلق الحرية المسلم بها للدول المتعاقدة فى ان تسمح أو تمنع المرور فوق اقليمها للطائرات التى تحمل جنسية دولة غير متعاقدة ، كما كانت الفوارق تنحصر أيضا فى شأن حرية الدول المتعاقدة فى ان تنظم بنفسها تسجيل طائراتها .

(١) تسمى اتفاقية ابرو امريكان نسبة الى شبه جزيرة أيبيريا أى أسبانيا والبرتغال

ولقد خلقت الاتفاقية الأمريكية لجنة للملاحة تشبه لجنة (سينا) ونعنى بها لجنة (سيانا) وقد زودتها باختصاصات مماثلة . ولكن هذه اللجنة الأخيرة (سيانا) لم تقم بأى عمل يذكر على الاطلاق . ذلك ان خمسة من الدول فقط وفى مقدمتها أسبانيا (التى انضمت فيما بعد إلى اتفاقية باريس ذاتها) والمكسيك وباراجواى والجمهورية الدومينيكان وكورستاريكا هى التى صدقت على الاتفاقية الأمريكية ولعل فى ذلك وحده أهم أسباب الفشل الذى أحاط بها منذ ولادتها .

ويجدر التنبيه إلى ان اتفاقية باريس للملاحة الجوية قد لحقها الكثير من التعديل منذ التوقيع عليها . فعدل المادة الثالثة منها بروتوكول باريس الموقع ١٥ يونيو سنة ١٩٢٩ والذى دخل فى دور التنفيذ بتاريخ ١٦ مايو سنة ١٩٣٣ . كذلك ادخل هذا البروتوكول تعديلا جوهريا على المادة الخامسة والسابعة والخامسة عشر من الاتفاقية . كما أدخل تعديل فى المادة (٢٣) على أثر اتفاقية بروكسل الموقعة فى ٢٩ سبتمبر سنة ١٩٣٨ بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بمساعدة وانقاذ الطائرات عند سقوطها فى البحر .

على انه يبدو لنا ان التعريب إلى اللغة العربية الذى صاغه الأستاذ نرجس عوض الله قد أصاب آخر تعديلات ادخلت على هذه الاتفاقية فجاء صورة صادقة لآخر ما استقرت عليه أحكامها . وعلى اية حال فيمكن الرجوع إلى أصول الأحكام الأولى لاتفاقية باريس قبل أن يلحقها التعديل المتعاقب فى المجلد الجوى من مجموعة وثائق معاهدة السلم لفرساى فى باريس وحيث يوجد تسجيل صادق لجميع الأعمال التحضيرية التى تمت مع مناقشات اللجنة الجوية فى موتمر السلم وهى التى أعدت مشروع اتفاقية باريس وصورت أوضاع ملاحقها الثمانية السالف الاشارة اليها .

وجملة القول فى أحكام هذه الاتفاقية القديمة أنها صاغت مبدأين لهما مكانتهما فى عالم التقدير : الأول تملك الدولة لطبقات الجو التى تعلوها ومعنى ذلك خضوع تلك السماوات الطباق لسيادتها الكاملة . والثانى حرية الملاحة الجوية الدولية فى السماوات العالمية جميعا . وبذلك ظنت اتفاقية باريس انها قد وضعت حدا منيعاً لما ثار منذ قرون بين علماء القانون الدولى العام فى شأن الوضع القانونى السليم لاقليم الدولة الهوائى . (راجع فى ذلك فوشيل الفرنسى فى كتابه الجزء الأول ص ٥٨٠ وراجع تشنى هايد جزء أول ص ٣٢٠ واوبنهايم جزء أول ص ٤٢٠ وكلها فى القانون الدولى العام) ثم ارجع على وجه الخصوص آلى محاضرات العلامة جورج سل لطلبة قسم الدكتوراه بجامعة باريس ١٩٤٦ — ١٩٤٧ فى القانون الدولى العام حيث علق مع التعمق على أحكام اتفاقية باريس للملاحة الجوية سنة ١٩١٩ وقارن بينها وبين اتفاقية شيكاغو سنة ١٩٤٤ للطيران المدنى وذلك فى الصفحات من ٢٨٢ إلى ٤٩١ ففيها درس جامع مانع ....

وفى مراجع قوانين الطيران الأجنبية ارجع لدراسة أحكام اتفاقية باريس إلى مؤلف الأستاذ ميشيل دى جوجلار أستاذ قانون الطيران بجامعة بوردو طبعة باريس سنة ١٩٥٣ صفحة ٩ وما بعدها .

وكذلك مؤلف العميد بول شوفو أستاذ قانون الطيران ، باريس طبعة سنة ١٩٥١ صفحة ٢٦ وكذلك موجز قانون الطيران للأستاذ جان لاكور طبعة لوزان سنة ١٩٥١ صفحة ١٤ و ٦٥ و ١٩٤ ...

وأول من أشار مع التعليق على اتفاقية باريس للطيران فى مصر كتاب الرئيس الدكتور على ماهر فى القانون الدولى العام طبعة سنة ١٩٢٤ صفحة ٢٨٦ ومابعدها . ثم أعقبه كتاب الدكتور سامى جنينة طبعة سنة ١٩٣٨ صفحة ٢٣٣ وكتاب الدكتور على صادق ابو هيف والدكتور محمد حافظ غانم اساتذة القانون الدولى العام بالجامعات المصرية .

وصدر أخيراً فى فبراير سنة ١٩٥٤ مؤلف جديد فى أصول القانون الدولى العام لكل من الأستاذين الدكتور حامد سلطان والدكتور العريان أساتذة القانون الدولى العام بكلية الحقوق بجامعة القاهرة .

الدكتور ضياء الدين صالح

المستشار

راجع

(١) مقال قيم كتبه العميد امبروازينى مندوب ايطاليا الدائم فى اللجنة القانونية الدولية للطيران وعنوان المقال هو الشروط التى تفرضها اتفاقية باريس الدولية للملاحة الجوية على حرية الطيران البرىء . والمقال منشور فى مجلة الطيران الدولية باريس عدد ١٢ شهر يونية سنة ١٩٣٤ صفحة ٢٠٠ إلى ٢٠٦ .

(٢) مقال البروفسور كروويل عن الوظيفة القضائية للجنة الدولية للملاحة الجوية (سينا) التى خلقتها اتفاقية باريس للطيران سنة ١٩١٩ والمقال منشور فى مجلة الطيران الدولية ، باريس عدد ١٤ لشهر ديسمبر سنة ١٩٣٤ صفحة ٤٤٤ - ٤٤٦

٦ - الحجـــــز التحفظى

على الطائرات

١٩٣٣

SAISIE CONSERVATOIRE

DES AÉRONEFS

1933

PRECAUTIONARY ARREST.

اتفاقية الحجز التحفظي على الطائرات

روما فى ٢٩ مايو سنة ١٩٣٣

Convention [1]

La Saisie Conservatiore des Aérones

1933

Precautionary Arrest [2]

(المادة الأولى)

تتعهد الأطراف السامية المتعاقدة بأن تتخذ من الوسائل اللازمة مايمكن من اعمال القواعد المنصوص عليها فى هذه الاتفاقية [٣] .

(المادة الثانية) [٤]

١ ــ فى مفهوم هذه الاتفاقية ، يعنى الحجز التحفظى كل تصرف ، أيا كانت تسميته ، يتم بمقتضاه وقف طائرة ، رعاية لمصلحة خاصة ،

(١) نقلها إلى العربية الدكتور ضياء الدين صالح المستشار والمنتدب لتعديل تشريعات الطيران فى مصر ونبه إلى أن مصر لم تنضم إليها بعد .

(٢) راجع مؤلف شوكروص وبومون فى قانون الطيران الانجليزى ، الطبعة الثانية لوندره ١٩٥١ صفحة ٦١٤ .

(٣) راجع التعليق على مناقشات المؤتمر الثالث للقانون الدولى الخاص للطيران فى موضوع هذه الاتفاقية الدولية ، منشور فى المجلة العامة لقانون الطيران سنة ١٩٣٣ من صفحة ٤١٥ الى صفحة ٤٨٠ .

(٤) تولى إعداد مشروع هذه الاتفاقية الدكتور رايس مندوب ألمانيا فى اللجنة الدولية لخبراء تشريعات الطيران .

عن طريق أعوان القضاء أو رجال الادارة العامة إما لصالح دائن أو مالك أو صاحب حق عينى يثقل الطائرة ، دون أن يكون فى مقدور الحاجز أن يستند الى حكم واجب النفاذ يكون قد تحصل عليه مقدما عن الطريق العادى أو الى سند تنفيذى مساو له .[1]

٢ — فى الحالة التى يمنح فيها القانون الواجب التطبيق ، الدائن الذى يحوز الطائرة بغير رضاء المستغل ، حق حبسها ، فان استعمال هذا الحق يكون فى أغراض هذه الاتفاقية ، مشبها بالحجز التحفظى وبالتالى يخضع للقواعد المنصوص عليها فى هذه الاتفاقية .

---

(١) راجع أحكام قانون المرافعات المصرى الحديث رقم ٧٧ لسنة ١٩٤٩ الصادر فى ٢٩ يوليو سنة ١٩٤٩ حيث استعرض قواعد الحجوز التحفظية ومنها حجز المنقول لدى المدين (المواد ٤٩٨ — ٥٤٢) وتكلم عن حالات الحجز التحفظى وشروطه فى المواد (٦٠٤ وما بعدها) وعن إجراءات الحجز ...

ومعلوم أنه لا يترتب على الحجز التحفظى إلا ضبط المال المحجوز ووضعه تحت يد القضاء لمنع المحجوز عليه من التصرف فيه تصرفا يضر بحق الحاجز ... فالحجز التحفظى لا يؤدى بذاته ومباشرة إلى بيع المال المحجوز واستيفاء دين الحاجز منه . وإنما يترتب هذا الأثر على الحجز التنفيذى سواء أكان حجزا تنفيذيا من أول الأمر أم كان حجزا تحفظيا ثم تحول بعد ذلك الى حجز تنفيذى بعد الحكم بصحته .

أما الحجز التنفيذى من أول الأمر فإنه يترتب عليه ضبط المال المحجوز ووضعه تحت يد القضاء وبيعه واستيفاء دين الحاجز من ثمنه .

ويختلف الحجز التحفظى عن الحجز التنفيذى فى أن الحجز التحفظى لا يجوز إجراؤه الا بعد استئذان القضاء .

وقد جرى القضاء المختلط على اعتبار الحجز التحفظى الذى يوقع على السفن خاضعا فى إجراءاته لنصوص قانون المرافعات . فلا يخضع لنصوص القانون التجارى البحرى لأن الحجز على السفن الذى ينظمه القانون التجارى البحرى هو الحجز التنفيذى . ومعنى ذلك أن الحجز التحفظى على السفن لا يصح الا فى الحالات التى نص فيها قانون المرافعات على جواز الحجز التحفظى .

(راجع تنفيذ أبو هيف بند ١٢٥٧ وراجع الأحكام المشار اليها فى الهامش من ص ٨٤٣) .

(المادة الثالثة)[1]

١ — لايوقع الحجز التحفظى على :

(ا) الطائرات المخصصة على وجه الاطلاق لخدمة الدولة بما فيها خدمة البريد فيما عدا خدمة التجارة .

(ب) الطائرات المعدة فعلا وعلى وجه الاطلاق للخدمة على خط منتظم لعمليات النقل العام وكذلك طائرات الاحتياط التى لاغنى عنها .

(ج) كل طائرة أخرى معدة لعمليات نقل الأشخاص أو الأموال بمقابل ، متى كانت على وشك الرحيل لمثل هذا النقل ، اللهم إلا فى الحالة التى يتعلق فيها الأمر بدين تم التعاقد عليه بشأن الرحلة التى ستهم بها أو بمداينة نشأت فى خلال الرحلة .

ولما كان الغرض من الحجز التحفظى هو ضبط المال المحجوز باجراءآت مادية تقع عليه لمنع المحجوز عليه من تهريبه الى أن يحصل الدائن على سند تنفيذى بحقه ، فقد قصره المشرع على المنقول دون العقار ، والطائرة منقول بحكم الواقع والقانون ، بل هى أشد الأموال صلاحية للهرب وللتهريب فاذا شدت رحالها هيهات أن تلحق بها ...

(راجع جلاسون فرنسى مرافعات جزء ٤ بند ٢٢٠٧ — وراجع جارسونيه فرنسى مرافعات جزء ٧ ص ١٣٣ — وراجع كوش فرنسى موجز فى طرق التنفيذ سنة ١٩٢٦ — وراجع السنهورى فى عقد الإيجار تعليقا على أحكام محكمة الاستئناف المختلطة فى مادة الحجز التحفظى على المنقول ص ٥٢٧ — وراجع المرحوم محمد حامد فهمى تنفيذ الأحكام والحجوز التحفظية طبعة سنة ١٩٤٠ صفحة ٤٦١ والدكتور رمزى سيف أستاذ المرافعات بجامعة الاسكندرية الطبعة الثانية سنة ١٩٥٢ صفحة ٤٦٥ وما بعدها) . (ض.ص)

(١) القصد من هذه الاتفاقية هو حماية الملاحة الجوية من الأخطار التى قد تنجم من اجراءآت الحجز التحفظى بمقوله أن الحقوق المشروعة للدائنين تبرر هذه الإجراءات .

أما آن الأوان ومصر على أبواب نهضة تشريعية كبرى فى مجال الطيران أن تبادر الى الانضمام الى هذه الاتفاقية لتساهم فى تعديل أحكامها القديمة ولتفيد من هذه التشريعات الدولية عند تعديل تشريعاتها الوطنية الداخلية وما أحوجها الى التعديل والتبديل ؟...

٢ — لاتسرى أحكام هذه المادة على الحجز التحفظى الذى يوقعه المالك الذى فقد حيازة طائرته بفعل غير مشروع .

(المادة الرابعة)

١ — فى الحالة التى لايكون فيها الحجز محرما أو فى الحالة التى لايدفع فيها المستغل بعدم جواز الحجز على الطائرة حيث يجوز هذا الدفع فان كفالة وافية تحول دون توقيع الحجز التحفظى بل وتخول الحق فى رفعه فوراً .

٢ — وتكون الكفالة وافية اذا غطت مقدار الدين والمصاريف وخصصت على وجه الاطلاق للوفاء بها للدائن أو اذا غطت قيمة الطائرة متى كانت هذة القيمة أقل من مقدار الدين والمصاريف .

(المادة الخامسة)

وفى جميع الأحوال ، يقضى فى طلب رفع الحجز التحفظى وفقاً لاجراءآت المواد الجزئية وعلى وجه الاستعجال .(١)

(المادة السادسة)

١ — اذا أجرى توقيع الحجز على طائرة مما لايجوز الحجز عليها وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية أو اذا كان على المدين أن يتقدم بكفالة ليحول دون توقيع الحجز عليها أو لرفعه عنها فان الحاجز يكون مسئولا بالتطبيق لقانون بلد التقاضى عن الضرر الناشىء من ذلك لأى من المستغل أو المالك .

٢ — وتسرى هذه القاعدة بعينها فى حالة توقيع الحجز التحفظى على غير أساس سليم .

---

(١) راجع فى المنازعات المتعلقة بالحجز وجهة الاختصاص بها كتاب العلامة المصرى فى فقه المرافعات المرحوم أبو هيف رقم ١٢٧٤ وراجع فى اختصاص القضاء المستعجل باشكالات التنفيذ وفى كتاب المرحوم الدكتور محمد حامد فهمى فى التنفيذ صفحة ٩٠ رقم ١١٩ وما بعدها وكتاب محمد على راتب فى القضاء المستعجل طبعة سنة ١٩٥٢

(المادة السابعة)

لا تسرى هذه الاتفاقية على الاجراءات التحفظية فى مادة الافلاس ولا على الاجراءات التحفظية المتبعة عند مخالفة اللوائح الجمركية أو قانون العقوبات أو لوائح البوليس[1] .

(المادة الثامنة)

ليس فى هذه الاتفاقية ما يتعارض مع تطبيق الاتفاقيات الدولية بين الأطراف السامية المتعاقدة فيما يتعلق بعدم جواز الحجز على نطاق أوسع .

(المادة التاسعة)

١ — تطبق هذه الاتفاقية فى اقليم كل من الأطراف السامية المتعاقدة على كل طائرة مسجلة فى اقليم طرف سام متعاقد آخر .

٢ — ينصرف اصطلاح (اقليم طرف سام متعاقد) إلى كل اقليم يكون تحت سيادة أو ولاية أو حماية أو انتداب أو نفوذ ذلك الطرف السامى المتعاقد والذى بمقتضاه يكون هذا الأخير طرفاً فى الاتفاقية .

(المادة العاشرة)

تم تحرير هذه الاتفاقية باللغة الفرنسية من نسخة واحدة تظل مودعة قلم محفوظات وزارة الخارجية بالمملكة الايطالية ، وترسل صورة طبق الأصل منها عن طريق الحكومة الملكية الايطالية إلى كل من الحكومات صاحبة الشأن.

---

(١) عبر قانون المرافعات المصرى الجديد عن حالة الحجز على المدين المتنقل بالعبارة الآتية : (اذا لم يكن للمدين موطن مستقر بمصر) المادة (٦٠١) وارجع فى ذلك الى كتاب المرحوم الدكتور محمد حامد فهمى هامش صفحة ٤٦٢ وكذلك أبو هيف بند ١٣١٩ والدكتور رمزى سيف بند ٥٦٢ وما بعدها والدكتور أحمد أبو الوفا ، المرافعات سنة ١٩٥٣

(المادة الحادية عشر)

١ – يتعين التصديق على هذه الاتفاقية ، وتودع وثائق التصديق قلم محفوظات وزارة الخارجية بمملكة ايطاليا التى تخطر عن هذا الايداع كل من الحكومات التى يعنيها الأمر [1] .

٢ – بمجرد أن يتم ايداع خمس من وثائق التصديق يبدأ نفاذ الاتفاقية بين الأطراف السامية المتعاقدة التى تكون قد صدقت عليها ، بعد انقضاء تسعين يوماً على اثر ايداع وثيقة التصديق الخامسة . وكل ايداع لوثيقة تصديق يتم بعد ذلك يولد آثاره متى انقضى تسعون يوماً من تاريخ هذا الايداع .

٣ – وعلى الحكومة الملكية الايطالية أن تخطر كل حكومة يعنيها الأمر بتاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية .

(المادة الثانية عشر)

١ – تظل مرحبه هذه الاتفاقية بعد بدأ نفاذها ، بالانضمام اليها .

٢ – ويتم الانضمام عن طريق اخطار يوجه إلى حكومة المملكةالايطالية التى تحيط كل حكومة معنية بالأمر علما بذلك .

٣ – ويولد الانضمام اثاره عندانقضاء تسعين يوماً من تاريخ الاخطار الذى تم اجراؤه لدى الحكومة الايطالية .

(المادة الثالثة عشر)

١ – لكل طرف من الأطراف السامية المتعاقدة أن ينقض هذه الاتفاقية باخطار يوجهه إلى حكومة المملكة الايطالية والتى تقوم فوراً بتبليغ كل من الحكومات صاحبة الشأن .

٢ – ويولد النقض آثاره بعد ستة شهور من تاريخ تبليغه وذلك فى مواجهة الطرف الذى قام به فحسب .

---

(١) راجع فى إتفاقية الحجز التحفظى على السفن مقال الدكتور مصطفى كمال طه منشور بالمجلة المصرية للقانون الدولى سنة ١٩٥٢ صفحة ٨٠ — ٨٦

(المادة الرابعة عشر)

١ — للأطراف السامية المتعاقدة عند التوقيع ، أو عند ايداع وثائق التصديق ، أو عند الانضمام أن تصرح بأن موافقتها التى أضفتها على هذه الاتفاقية لا تنصرف إلى جملة أو إلى جزء معين من مستعمراتها أو محمياتها أو اقاليمها التى فيما وراء البحار أو أقاليمها التى تحت الانتداب أو أى اقليم آخر يكون خاضعاً لسيادتها أو لولايتها أو لامارتها .

٢ — وللأطراف السامية المتعاقدة أن تخطر فيما بعد ، حكومة المملكة الايطالية ، بأنها تعتزم العمل على تطبيق هذه الاتفاقية على حملة أو على جزء معين من مستعمراتها أو محمياتها أو أقاليمها التى فيما وراء البحار أو أقاتمها التى تحت الانتداب أو أى اقليم آخر يكون خاضعاً لسيادتها أو لولايتها أو لامارتها تلك التى كان قد أغفل ذكرها التصريح الأول .

٣ — ولها فى كل لحظة أن تخطر حكومة المملكة الايطالية برغبتها فى أن تكف عن تطبيق هذا الاتفاق على حملة أو على جزء معين من مستعمراتها أو محمياتها أو أقاليمها التى فيما وراء البحار أو أقاليمها التى تحت الانتداب أو أى أقليم آخر يكون خاضعاً لسيادتها أو لولايتها أو لامارتها .

٤ — وتقوم حكومة المملكة الايطالية بتبليغ هذه الاخطارات التى تمت وفقاً لأحكام الفقرتين السالفتى الذكر إلى كل من الحكومات التى يعنيها الأمر .

(المادة الخامسة عشر)

من حق كل من الأطراف السامية المتعاقدة بعد انقضاء عامين على الأقل من بداء نفاذ هذه الاتفاقية أن يدعو إلى عقد مؤتمر دولى جديد ابتغاء البحث فى التحسينات التى يرى جواز ادخالها على هذه الاتفاقية . فيتجه برغبته تحقيقاً لذلك إلى حكومة الجمهورية الفرنسية التى تتخذ من الاجراءات اللازمة ما يكفل الاعداد لهذا المؤتمر .

اعدت هذه الاتفاقية ، فى روما يوم ٢٩ مايو سنة ١٩٣٣ وتظل شاغره للتوقيع حتى أول يناير سنة ١٩٣٤ .

واقرار بذلك وقع المندوبون المفوضون هذه الاتفاقية . (إنتهت)

Voir Texte de la Convention (R.F.D.A. 1947 p. 174).

بيان بأسماء الدول التى وقعتها

(ا) الدول التى وقعتها وصدقت عليها فعلا ١٢ دولة بيانها كالآتى :
المانيا ١٩٣٥ — البلجيك ١٩٣٦ — البرازيل ١٩٣٧ — الدانمارك ١٩٣٩ — أسبانيا ١٩٣٤ — ايطاليا ١٩٣٦ — النرويج ١٩٣٩ — هولنده ١٩٣٨ — بولونيا ١٩٣٧ — رومانيا ١٩٣٥ — السويد ١٩٣٩ جواتيمالا ١٩٣٩

(ب) أما الدول التى وقعتها ولكنها لم تصدق عليها حتى اليوم ٢٩ دوله بيانها كالآتى :

البانيا — النمسا — شيلى — الصين — كولومبيا — كوبا — اكواتور — الولايات المتحدة الأمريكية — فنلنده — فرنسا — بريطانيا — اليونان — هوندوراس — المجر — اليابان — ليتوانيا — المكسيك — نيكاراجوا — البرتغال — سان دومينيك — سان ماران — سالفادور — سويسرا — تشيكوسلوفاكيا — تركيا — روسيا — الفاتيكان — فنزويلا — يوجوسلافيا .

(ج) فأما الدول التى انضمت اليها لغاية تاريخ أول يونيو سنة ١٩٥٣ فهى ثلاثة : المجر سنة ١٩٣٧ وهولنده سنة ١٩٣٨ والسويد سنة ١٩٣٩

(د) أما عن مصر وكذلك البلاد العربية جميعاً فانها لم تشترك فى مؤتمر هذه الاتفاقية ولم توقعها ولم تنضم اليها حتى اليوم . وقد تلقت الحكومة المصرية من المنظمة الدولية للطيران المدنى بتاريخ ١٢ يونيو سنة ١٩٥٣ كتاباً تذكرها فيه بأنها لم تنضم حتى الآن إلى اتفاقية الحجز التحفظى على الطائرات الموقعة فى مدينة روما بتاريخ ٢٩ مايو سنة ١٩٣٣ ومرفق به بيان عن الدول التى وقعت وانضمت اليها لغاية أول يونيو سنة ١٩٥٣ . ثم تساءلت المنظمة الدولية عن الباعث عن موقف مصر من احجامها عن الارتباط بهذه

الاتفاقية مع انها ارتبطت فى سنة ٩٣٣ باتفاقية لاهاى الصحية الدولية فى شأن الطائرات كما ارتبطت باتفاقية شيكاغو واتفاق الترانسيت وملاحق شيكاغو سنة ١٩٤٤ وبعد ذلك وقعت وصدقت على اتفاقية روما سنة ١٩٥٢ بشأن التعويضات عن الأضرار التى تصيب الغير من جراء الطائرات الأجنبية على سطح الأرض . وودت المنظمة أن تعرف ما إذا كانت مصر ترى وجهاً لتعديل أحكام الاتفاقية وماذا تقترح فى هذا السبيل . !

وعلى أثر ذلك أحال السيد مدير عام مصلحة الطيران المدنى قائد اللواء أركان حرب ابراهيم حسن جزارين موضوع دراسة هذه الاتفاقية الدولية إلى المستشار مندوب مصر الدائم فى اللجنة القانونية الدولية للطيران المدنى للتعجيل بدراستها تمهيداً لبحثها على ضوء التشريعات المصرية فى شأن الحجوز التحفظية على المنقول ونصوص المجموعة المدنية ...ولابداء الرأى فى شأن انضمام مصر اليها فى أقرب وقت مستطاع بمشيئة الله .

الدكتور ضياء الدين صالح
المستشار

راجع عند بحث أحكام هذه الاتفاقية الدولية ، المحاضرات فى قانون الطيران لطلبة السنة الرابعة بقسم ايسانس بكلية الحقوق بجامعة ابراهيم للدكتور ضياء الدين صالح طبعة ١٩٥٣ - ١٩٥٤ الصفحات من ٥٣ إلى ٥٦

Voir égelement.

(1) Revue Aéronautique Internationale No. 8, Juin 1933 Paris 16eme ; page 217 et suivantes.

(2) Lacour : (R.F.D.A. 1949 ; page 156).

(3) Beaumont : Congrès de la Chambre Internationale de Commerce, Washington, 1931 ; page 451.

٧ – المعونة والإنقـــــاذ للطائرات

١٩٣٨

The Salvage of Air Craft at Sea

ASSISTANCE ET SAUVETAGE

DES AÉRONEFS

1938

الاتفاقية الدولية[1]

بشأن المعونة والانقاذ للطائرات

أو بواسطة الطائرات فى البحر

بروكسل ٢٩ سبتمبر سنة ١٩٣٨

Convention pour l'unification de certaines règles relative à l'assistance et au sauvetage des aéronefs ou par les aéronefs en mer.

(المادة الأولى)

يتعهد الأطراف السامية المتعاقدة باتخاذ التدابير التى من شأنها إعمال القواعد المقررة فى هذه الاتفاقية .

(المادة الثانية)

١ — على كل من يمارس أعمال القيادة على متن طائرة أن يمد يد المعونة لكل إنسان يتواجد فى البحر فى حالة خطر هلاك ، ما دام ذلك فى طاقته ودون تعرض الطائرة أو طاقمها أو ركابها أو كائناً من كان لخطر جدى .

(١) نقلها إلى العربية وصاغها قانونا الدكتور ضياء الدين صالح المستشار الجمهورى ومندوب مصر الدائم فى اللجنة القانونية الدولية للطيران . وقد وقعت عليها ستة عشر دولة ليست مصر من بينها ، بمدينة بروكسل فى ٢٩ سبتمبر سنة ١٩٣٨ على أثر اجتماع المؤتمر الدولى الرابع للقانون الخاص بتشريعات الطيران . ويجدر التنويه إلى أن مسائل المعونة والانقاذ فى البحر بما فيها التعويض والمكافآت عند تقديم العون والتى حاولت هـذه الاتفاقية إيجاد حل أو قواعد تنظمها ، قد تضمنها جدول أعمال اللجنة القانونية الدولية للطيران ولكنها جاءت فى صوره توحى للمطلع عليها بأن الأمل لا يزال بعيداً للوصول قريبا الى حل موفق .

٢ — دون اخلال بالالتزامات الأوسع مدى والملقاة على عاتق قوبودان سفينة بمقتضى القوانين والاتفاقيات القائمة ، فعليه وفقاً للأوضاع المقررة فى الفقرة رقم ١ أن يمد يد المعونة لكل إنسان يتواجد فى البحر معرضاً لخطر هلاك فى طائرة أو على أثر تلف طائرة .

٣ — المقصود بتعبير المعونة عند إعمال أحكام هذه الاتفاقية ، كل نجدة يمكن أن تقدم لإنسان يتواجد فى البحر مستهدفاً لخطر هلاك ولو تم ذلك بمجرد اخطار ، مع مراعاة الأوضاع المختلفة التى تجرى فيها كل من الملاحة البحرية والجوية .

٤ — لا محل لالتزام بمعونة إلا إذا كانت الطائرة أو السفينة أثناء سفر أو على أهبة الرحيل وكان فى الطاقة المعقولة للملتزم أن يتقدم باسعاف مفيد .

٥ — يكف الالتزام بالمعونة إذا كان الملتزم به قد أدرك أن قد تقدم الغير بها فى ظروف مماثلة أو خير من تلك التى كان فى مكنته أن يتقدم بمعونته فيها .

٦ — تقرر التشريعات الوطنية العقوبات الجنائية التى من شأنها أن تكفل تنفيذ هذا الالتزام ، ويتم تبادل نصوصها بين الأطراف السامية المتعاقدة عن الطريق الدبلوماسى .

٧ — لا تقع أية مسئولية على عاتق مالك أو مجهز السفينة ولا على مالك أو مستغل الطائرة ، بصفته هذه ، من جراء عدم تنفيذ هذا الالتزام ، ما لم يكن قد أمر الملتزم بأن يحجم عن تنفيذ التزامه . [1]

---

(١) راجع لتعرف نصوص هذه الاتفاقية الدولية باللغة الانجليزية مؤلف بومون طبعة لوندره سنة ١٩٥١ ص ٦١٧

The Salvage of Airdraft at Sea Convention 1938 - dee Beaumant on Air Law, London 1951 Page 617 — *Voir* (R.F.D.A. — 1947. p. 185).

(المادة الثالثة)

١ — كل معونة تقدم تنفيذاً للالتزام المقرر فى المادة السابقة تخول تعويضاً عن المصاريف التى بررتها الظروف وكذلك عن الأضرار التى تكون قد وقعت أثناء تأدية عمليات المعونة .

٢ — المعونة التى تقدم دون أن تكون وليدة التزام بعمل، لا تخول حقاً للمعين فى تعويض ما لم يكن قد توصل إلى نتيجة مفيدة فى انقاذ أشخاص أوساهم فى انقاذهم .

٣ — يلتزم مستغل الطائرة المعانة أو مالك أو مجهز السفينة المعانة بالتعويض وفقاً لأحكام القوانين الوطنية أو العقود التى تحكم هذه السفينة(١) .

٤ — لا يجوز أن يزيد التعويض عن مبلغ خمسين ألف فرنك عن كل شخص أنقذ ، ولا عن المبلغ الاجمالى لخمسين ألف فرنك إذا لم يكن قد أنقذ أحد .

على أن لا يتجاوز التزام مستغل الطائرة ، فى جميع الحالات ، مبلغ خمسمائة ألف فرنك .

والمبالغ المحددة فى هذه الفقرة تقدر على أساس الفرنك الذهب المكون من $\frac{1}{2}$ ٦٥ ملليجرام ذهب عيار ٩٠٠ من الألف الخالص ويمكن تحويلها إلى أية عملة وطنية فى أرقام دائرة .

وفضلا عن ذلك ، فلا يلتزم المالك أو المجهز للسفينة بما يزيد عن الحدود المقررة فى القوانين والاتفاقيات المعمول بها فى صدد التزامه بشأن المعونة والانقاذ البحريين .

---

(1) Knauth — The aviation Salvage at sea, New-York, University Quarterly Review 1939—

٥ – (ا) فى الحالة التى تؤدى فيها المعونة بواسطة عدة سفن أو طائرات ، وحيث يكون مجموع التعويضات المستحقة قد جاوز الحد المقرر فى الفقرة ٤ السالفة ، يجرى تخفيض التعويضات نسبياً [1] .

(ب) وعلى من قاموا بالانقاذ ، فى هذه الحالة ، أن يؤكدوا حقوقهم بمطالبة الملتزم بالتعويض أو اعلانه بها فى مهلة أقصاها ستة شهور تحسب من يوم تقديم المعونة .

(ج) وعند انقضاء هذه المهلة ، تجرى صحيحاً تسوية التعويضات . فمن تهاون من أصحاب الشأن فى المطالبة بحقوقه إلى أن انقضت المدة المذكورة ، أو أغفل التبليغ عن مطالباته ، امتنعت عليه المطالبة بحقوقهم إلا فى حدود المبلغ الذى لم يكن قد تم توزيعه بعد .

(المادة الرابعة)

١ – فى حالة تقديم المعونة أو الانقاذ للطائرة أو للأشياء التى تكون على متنها عند استهدافها لخطر الضياع فى البحر ، كان للسفينة أو للطائرة التى قدمت المعونة الحق فى مقابل معلوم يقوم على الأساس الآتى :

(ا) أولا : التوفيق الذى صادفه ، الجهد والتقدير لمن قاموا بالاسعاف ، الخطر الذى استهدف له كل من الطائرة المغاثة وركابها وطاقمها وحمولتها ، وكذلك المنقذين والطائرة أو السفينة التى تولت الانقاذ . كما يراعى الوقت الذى اقتضاه الانقاذ والمصاريف والأضرار الناشئة ومخاطر المسئولية وغيرها مما أحاط بالمنقذين ، ثم قيمة ما تعرض للمخاطر من مواد

---

(١) راجع الدكتور مصطفى كمال طه أصول القانون البحرى سنة ١٩٥٣ بند ٥١١

المنقذين ، وذلك كله مع عدم اغفال عنصر ملكية تلك الأشياء عند الاقتضاء ، لمن قدم المعونة .

(ب) ثانياً : قيمة الأشياء التى تم انقاذها .

٢ — ولا محل لأى مقابل إذا لم يؤدى الاسعاف إلى نتيجة مفيدة .

٣ — ولا يتجاوز المقابل بحال من الأحوال ما تساويه الأموال المستخلصة وقت انتهاء عمليات المعونة أو الانقاذ .

٤ — يستحق المقابل ولو كانت الطائرات أو السفن مملوكة لنفس المستغل أو لنفس المالك أو المجهز .

٥ — فى الحالة التى تقدم فيها المعونة أو الانقاذ عن طريق عدة سفن أو طائرات يجرى توزيع المكافأة بينها وفقا للأسس المقررة فى الفقرة (١) من هذه المادة .

٦ — وتطبق القواعد ذاتها فى حالة تقديم المعونة أو الانقاذ فى البحر من طائرة لسفينة أو لحمولتها فى خطر . ولمالك أو لمجهز هذه السفينة عندئذ أن يحتفظ بما له من حق المطالبة بالانتفاع بحدود المسئولية المقررة له وفقا للقوانين والاتفاقيات المعمول بها فى شأن المعونة والانقاذ البحريين[1] .

(المادة الخامسة)

يجرى توزيع عادل للتعويضات والمكافآت المستحقة وفقا للأسس وفى الحدود المقررة فى المادتين ٣ و ٤ من هذه الاتفاقية وذلك عن المصروفات التى انفقت والأضرار التى وقعت .

---

(١) وافقت مصر على معاهدة المساعدة والانقاذ البحرى المبرمة فى بروكسل ٢٣ سبتمبر سنة ١٩١٠ وصدر قانون موافقة مصر عليها رقم ٢٣ لسنة ١٩٤١ وصدر مرسوم الاصدار للعمل بها فى ٧ يناير سنة ١٩٤٤ الوقائع المصرية فى ٧ فبراير سنة ١٩٤٤ العدد ١٤

(المادة السادسة)

يتم التوزيع الاحتمالى للمكافأة بين المستغل ورجال الطائرة وفقا للقوانين الوطنية[1] .

(المادة السابعة)

اذا قدمت يد المعونة والانقاذ لأشخاص وأموال معاً فلمنقذ الأشخاص فضلا عما له من حق فى التعويض المخول له بموجب المادة (٣) الحق فى نصيب عادل من المكافأة الممنوحة فى مقابل انقاذ الأموال .

(المادة الثامنة)

١ — لايستحق أى تعويض أو مكافأة اذا كانت المعونة قد قدمت أو كان الانقاذ قد تم على الرغم من النهى الصريح والمعقول من جانب من أعين أو انقذ .

٢ — اذا بدا للقاضى أن المنقذين ، بخطئهم ، قد جعلوا من المعونة أو الانقاذ ضرورة ، أو قد تسببوا فى زيادة الأضرار أو قد ارتكبوا من السرقات أو إخفاء لاشياء مسروقة أو غير ذلك من أعمال محرمة ، فله أن يخفض أو يرفض التعويض أو المكافأة .

(المادة التاسعة)

١ — تكون المكافأة المستحقة فى مقابل عمليات المعونة أو الانقاذ ، على عاتق مستغل الطائرة المعانة أو على مالك أو مجهز السفينة التى لحقتها المساعدة وفقا لأحكام القوانين الوطنية أو العقود التى تحكم هذه السفينة .

---

(١) راجع مؤلف ريبير فى القانون البحرى الجزء الأول طبعة باريس سنة ١٩٥٠ وانظر مجلة القانون البحرى الفرنسى سنة ١٩٤٩ صفحات ٤٥٠

٢ — لمستغل الطائرة الحق فى الرجوع على مالكى البضائع فى حدود الجزء من المكافأة المقابل لأعمال المعونة أو الانقاذ التى لحقتها . وينعدم الحق فى الرجوع أو ينحصر اذا بدأ أن مساعدة أو انقاذ البضائع قد انقلب ضروريا من جراء فعل اتاه المستغل وكان من شأنه أن يشغل مسئوليته قبل المالكين لها .

٣ — يستطيع مالك البضاعة ، فى جميع الحالات ، اذا ما دفع الجزء من المكافأة المقابل لأعمال المساعدة أو الانقاذ لبضاعته ، أو اذا ما قدم كفالة صحيحة لضمان هذا الدفع ، أن يتسلمها من المستغل وأن يرفع الحجز الذى يكون قد سبق توقيعه

٤ — يظل حق رجوع المالك أو مجهز السفينة على مالكى البضائع خاضعا للأحكام البحرية[1] .

(المادة العاشرة)

لاتدخل ضمن الأموال سواء أكان ذلك فى احتساب المكافأة أم عند ممارسة حق الرجوع المخول ، الحاجيات الشخصية والأمتعة لرجال الطاقم والركاب وكذلك الأشياء التى يجرى نقلها فى ظل نظام اتفاقيات البريد أو الاتفاقيات الخاصة بشئون البريد .

(المادة الحادية عشر)

١ — تتقادم دعاوى التعويض والمكافأة بأنقضاء مدة سنتين تجرى من وقت الانتهاء من أعمال المساعدة أو الانقاذ .

---

(١) راجع المقال المفيد الذى حرره الدكتور ادوارد بوكيه عن المعونة والانقاذ للطائرات فى حالة الاستهداف للخطر منشور فى مجلة الطيران الدولية عدد يونيو سنة ١٩٣٦ رقم ٢٠ صفحة ١٨١ وما بعدها . (ض . ص)

٢ – ينقضى حق رجوع المستغل على مالكى البضائع بمضى سنة تحسب من اليوم الذى دفع فيه مقابل المعونة أو الانقاذ .

٣ – يحدد قانون المحكمة المعروض عليها النزاع طريقة احتساب التقادم واسباب وقفه وانقطاعه[1] .

(المادة الثانية عشر)

للقاضى ، بناء على طلب أحد الطرفين فى اتفاق على مساعدة أو انقاذ يكون قد انعقد فى وقت الخطر وتحت تأثيره ، أن يلغى أو يعدل هذا الاتفاق اذا قدر أن الشروط التى تم الاتفاق عليها ليست عادلة ، وخاصة اذا كانت المكافأة لاتتناسب فى ضخامتها أو ضآلتها وبصورة مغالى فيها ، مع الخدمات المؤداه .

(المادة الثالثة عشر)

١ – ترفع دعاوى التعويض والمكافأة كيفما يشاء المدعى ووفقاً لقواعد الاجراءات والاختصاص فى كل دولة ، إما امام الجهة القضائية فى اقليم موطن المدعى عليه ، وإما أمام تلك التى تكون قد تمت فى اقليمها أعمال المساعدة أو الانقاذ ، وإما فى حالة توقيع حجز على الطائرة أو حمولتها أمام الجهة التى يكون قد توقع الحجز فى دائرتها .

٢ – اذا رفع عدد من المنقذين الدعوى أمام جهات قضائية تقع فى بلاد مختلفة فللمدعى عليه أن يطالب ، أمام كل منها ، بمراعاة مجموع المطالبات والمداينات لكى يتفادى تجاوز حدود ممسئوليته .

(المادة الرابعة عشر)

يوصف بأنه (مستغل للطائرة) كل من له حق التصرف فيها مع استعمالها لحسابه الخاص . فاذا لم يكن اسم المستغل مقيداً فى سجل الطيران أو فى أية ورقة رسمية أخرى يعتبر المالك هو المستغل الى أن يثبت العكس .

---

(1) Ripert —Rapport sur l'avant-projet de Convention. Procès-verbal off. Conefrence de Bruxelles 1938— vol. II p. 16—

(المادة الخامسة عشر)

من استعمل بغير رضاء المستغل طائرة ودون أن يكون له حق فى التصرف فيها ، يلتزم بدفع التعويضات والمكافآت . على أن يلتزم بالتضامن معه المستغل الذى لم يكن قد اتخذ التدابير التى من شأنها تفادى مثل هذا الاستعمال غير المشروع لطائرته ، وذلك بالشروط فى الحدود المقررة لكل منهما فى المواد السابقة .

(المادة السادسة عشر)

مع عدم الاخلال بأحكام المادة (١٣) بشأن الاختصاص ،تطبق هذه الاتفاقية على سفن الدولة وطائراتها ، وذلك فيما عدا السفن الطائرات الحربية والخاصة بالجمارك والبوليس إذ تسرى عليها الحقوق والالتزامات المشار اليها فى الأحكام السابقة .

(المادة السابعة عشر)

١ — تسرى أحكام هذه الاتفاقية ، بالنسبة لجميع أصحاب الشأن ، ذا كانت ، إما السفينة أو الطائرة التى قامت بالمساعدة أو الانقاذ إما السفينة أو الطائرة التى لحقتها المساعدة أو الانقاذ ، مسجلة فى واقليم أحد الأطراف السامية المتعاقدة .

٢ — يشمل اصطلاح (اقليم طرف سام متعاقد) كل اقليم خاضع لسيادة ، أو لامارة ، أو لحماية ، أو لوصاية أو السلطة الطرف السامى المتعاقد الذى هو من أجله طرف فى هذه الاتفاقية .

٣ — ومع ذلك يكون من المفهوم أن :

(ا) فيما يتعلق بأصحاب الشأن من رعايا دولة غير متعاقدة ، جاز لكل دولة متعاقدة أن تعلق تطبيق هذه الاحكام على شرط المعاملة بالمثل .

(ب) ولا تسرى أحكام هذه الاتفاقية ، اذا كان أصحاب الشأن من رعايا الدولة التابعة لها المحكمة المعروض عليها النزاع .

(ج) كما لاتسرى أحكام هذه الاتفاقية فى روابط السفن فيما بينها ، اذا ساهمت السفن مع الطائرات فى عملية المساعدة ذاتها[1] .

(المادة الثامنة عشر)

حررت هذه الاتفاقية بالفرنسية من نسخة واحدة تودع بقلم محفوظات وزارة الخارجية لمملكة بلجيكا وترسل صورة معتمدة طبق الأصل منها ، الى كل من الحكومات صاحبة الشأن عن طريق حكومة المملكة البلجيكية .

(المادة التاسعة عشر)

١ — يصدق على هذه الاتفاقية . وتودع وثائق التصديق فى قلم محفوظات وزارة الخارجية للمملكة البلجيكية وعليها أن تخطر بهذا الايداع الحكومات صاحبة الشأن .

٢ — يجرى العمل بهذه الاتفاقية بين الأطراف السامية المتعاقدة ، متى تم ايداع وثائق تصديق خمس دول وبعد انقضاء تسعين يوما من تاريخ ايداع وثائق التصديق الخامس . وكل تصديق يتم ايداع وثائقه بعد ذلك يولد آثاره تسعين يوما من تاريخ الايداع .

٣ — على حكومة المملكة البلجيكية اخطار كل من الحكومات صاحبة الشأن بتاريخ العمل بهذه الاتفاقية .

---

(1) Lescure, L'assistance dans la navigation aérienne, Thèse Paris 1938.

(المادة العشرون)

١ — ترحب هذه الاتفاقية بالانضمام اليها بعد العمل بها .

٢ — ويحصل الانضمام عن طريق اخطار لحكومة المملكة البلجيكية التى تحيط كلا من الحكومات صاحبة الشأن علما بذلك[1] .

٣ — ويولد الانضمام آثاره بعد انقضاء تسعين يوما من تاريخ اخطار حكومة المملكة البلجيكية .

(المادة الحادية والعشرون)

١ — ولكل من الأطراف السامية المتعاقدة أن ينقض هذه الاتفاقية باخطار يوجه إلى حكومة المملكة البلجيكية التى تحيط علما به كل من الحكومات صاحبة الشأن .

٢ — ويولد النقض آثاره ستة شهور بعد الاخطار بالنقض ، وذلك فى مواجهة الطرف الذى قام به فحسب .

(المادة الثانية والعشرون)

١ — للأطراف السامية المتعاقدة ، عند التوقيع أو ايداع وثائق التصديق أو الانضمام أن تصرح بأن موافقتها على هذه الاتفاقية لا تمتد إلى كل أو جزء من مستعمراتها أو محمياتها أو أقاليمها فيما وراء البحار أو التى تحت وصايتها أو أى اقليم أخر يخضع لسيادتها أو سلطتها أو امارتها .

٢ — للأطراف السامية المتعاقدة أن تخطر لاحقاً ، حكومة المملكة البلجيكية بأنها تعتزم تطبيق هذه الاتفاقية على كل أو جزء من مستعمراتها

(1) François — L'assistance et la sauvetage Projet de revision (R.F.D.A— 1949 p. 219).

أو محمياتها أو أقاليمها فيما وراء البحار أو الأقاليم التى تحت وصايتها أو أى اقليم آخر يخضع لسيادتها أو سلطتها أو امارتها تلك التى لم تشملها موافقتها الأولى[1] .

٣ — ولها أيضاً فى كل وقت أن تخطر حكومة المملكة البلجيكية بأنها تعتزم ايقاف تطبيق هذه الاتفاقية على كل أو جزء من مستعمراتها أو محمياتها أو أقاليمها فيما وراء البحار أو الأقاليم التى تحت وصايتها أو أى اقليم آخر يخضع لسيادتها أو سلطتها أو امارتها .

٤ — وعلى حكومة الممكة البلجيكية اخطار كل من الحكومات صاحبة الشأن بما تلقته من اخطارات بالتطبيق لأحكام الفقرتين السالفتى الذكر .

(المادة الثالثة والعشرون)

لكل من الأطراف السامية المتعاقدة الحق فى أن تطالب بالدعوة إلى انعقاد موتمر دولى جديد ، بعد انقضاء سنتين على الأقل من العمل بهذه الاتفاقية وذلك ابتغاء البحث عن الحسينات الممكن ادخالها على هذه الاتفاقية . وتحقيقاً لذلك تبلغ رغبتها إلى حكومة الجمهورية الفرنسية التى تتخذمن التدابير ما يؤدى إلى الاعداد لانعقاد هذا الموتمر .

أعدت هذه الاتفاقية فى بروكسل بتاريخ ٢٩ سبتمبر سنة ١٩٣٨ وتظل مرحبة بالتوقيع عليها لغاية ٣٠ يونيه سنة ١٩٣٩ .

وايماناً بما تم الاتفاق عليه ، وقع المندوبون المفوضون هذه الاتفاقية .

---

(1) Giannini — L'assistenza Agli Aéoromobili in Pericolo, Rome 1932.

الدول الموقعة عليها

المانيا	هولنده
بلجيكا	بولونيا
الدانمرك	رومانيا
الولايات المتحدة	جمهورية سانت ماران
فرنسا	سويسرا
بريطانيا وايرلنده الشمالية	تشيكوسلوفاكيا
الهند	جواتيمالا
نيوزيلنده	ايطاليا

ملاحظة : مصر لم توقع حتى اليوم هذه الاتفاقية على الرغم من أهمية أحكامها . على أن الذى يخفف من وقع هذا الاغفال أن دولة واحدة من تلك التى وقعتها فى حينها لم تصدق عليها بعد ولم تودع إلى اليوم وثائق تصديقها .

راجع عند دراسة هذه الاتفاقية الدولية محاضرات فى قانون الطيران لطلبة السنة الرابعة بقسم الليسانس بكلية الحقوق بجامعة ابراهيم للدكتور ضياء الدين صالح المستشار طبعة ١٩٥٣ - ١٩٥٤ صفحة ٥٦ ، ٥٧ ، ٥٨ فى باب مقدمة قانون الطيران .

راجع فى المساعدة والانقاذ البحريين مؤلف الدكتور محمد كامل أمين ملش فى شرح القانون البحرى الجزء الثانى طبعة سنة ١٩٤٥ ص ٦٥٠ — ٦٦٢

وراجع مؤلف القانون البحرى المصرى للدكتور أحمد عبد الهادى أستاذ القانون البحرى بجامعة الاسكندرية . وراجع بحثه القيم عن المنظمة البحرية الاستشارية للحكومات منشور فى المجلة المصرية للقانون الدولى سنة ٩٤٨ ص ٢٧

٨ – الاعتراف بالحقـــــوق

المرتبة على الطائرات

جنيف ١٩٤٨

Internatinonal Recognition

of Rights in Aircraft.

RECONNAISSANCE DES DROITS

SUR AÉRONEFS.

1948.

الاتفاقية المتعلقة بشأن الاعتراف الدولى[1] بالحقوق على الطائرات

جنيف فى ١٩ يونيو سنة ١٩٤٨

Convention Relative à La Reconnaissance Internationale des Droits sur Aéronéfs [2]

إنه بناء على توصية المؤتمر الدولى للطيران المدنى المنعقد فى شيكاغو فى شهرى نوفمبر وديسمبر سنة ١٩٤٤ باعداد اتفاقية تتعلق بنقل ملكية الطائرات ، وذلك فى وقت قريب .

ولما كان من المرغوب فيه بحق ، رعاية لأمر اتساع نطاق الطيران المدنى الدولى فى المستقبل أن تضحى الحقوق المرتبة على الطائرة معترفا بها دوليا .

اتفق الموقعون أدناه ، المفوضون شرعا ، باسم حكوماتهم ، كل وما يقابله ، على الأحكام الآتية :

المادة الأولى

١ — تتعهد الدول المتعاقدة بأن تعترف ب :

(ا) حق الملكية على الطائرة . rights of property in

(ب) الحق لمن حاز طائرة فى أن يكتسب ملكيتها عن طريق الشراء .

---

(١) نقلها الى العربية وصاغها الدكتور ضياء الدين صالح المستشار ومندوب مصر الدائم فى اللجنة القانونية الدولية للطيران ونبه إلى أن مصر لم تنضم إليها بعد .

(2) The Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft, Geneva, 19/25 June 1948 (see Shawcross and Beaumont, on Air Law; second éd. London 1951 page 671 — (D.S.).

(ج) الحق فى استعمال طائرة إعمالا لأحكام عقد ايجار اتفق على أن تكون مدته ستة شهور على الأقل . under leases

(د) حق الرهن الرسمى ، وحق (المورجاج[1]) وكل حق مشابه لهما يكون على طائرة ينشأ عن طريق الاتفاق ضمانا للوفاء بدين على أن تكون هذه الحقوق قد : (mort-gage)

(١) أنشئت طبقاً لقانون الدولة المتعاقدة حيث تم تسجيل الطائرة وفقا لجنسيتها وقت إنشائها . و ....

(٢) تم قيدها فى السجل العام طبقاً للاوضاع فى الدولة المتعاقدة حيث تكون الطائرة قد سجلت وفقا لجنسيتها .

ويحدد قانون الدولة المتعاقدة حيث سجلت الطائرة وفقا لجنسيتها ، سلامة ترتيب عمليات القيد المتعاقبة فى مختلف الدول المتعاقدة عند اجراء كل عملية منها .

٢ — ليس فى أحكام هذه الاتفاقية ما يحول دون الاعتراف فى الدول المتعاقدة بالتطبيق لقانونها الوطنى ، بصحة الحقوق الأخرى المرتبة على الطائرة .

ومع ذلك فلا تسلم الدول المتعاقدة أو تعترف بالأفضلية لأى حق على تلك الحقوق الوارد ذكرها فى الشق الأول من هذه المادة .

المادة الثانية

١ — جميع عمليات القيد المتعلقة بطائرة يتعين أن تتم فى نفس السجل .

٢ — ما لم ينص على ما يخالف أحكام هذه الاتفاقية ، يحدد قانون الدولة المتعاقدة حيث تم قيد الحق ، الآثار المترتبة فى مواجهة الغير على قيد حق من الحقوق المنصوص عليها فى الفقرة ١ من المادة الأولى .

٣ — من حق كل دولة متعاقدة أن تحول دون قيد حق على طائرة ما لم يكن قد نشأ صحيحاً وفقاً لنصوص قانونها الوطنى .

---

(١) هذا هو رهن النارونة وهو نظام كان موجودا من قديم على الأراضى الخراجية فى مصر وقد ألغى من القانون المصرى القديم منذ سـنة ١٨٩٨ وكان من مقتضاه أن تنقل حيازة المال المرهون الى الدائن دون أن يحاسب على غلة الشىء وذلك على عكس مايجرى به فى رهن الحيازة . راجع فى المورجاج مؤلف بلانيول وريبر باريس طبعة ١٩٤٩ جزء ثان ص ٩٧٦ (ض . ص)

(المادة الثالثة)

١ — يذكر بشهادة تسجيل كل طائرة وفقاً لجنسيتها عنوان الجهة المنوط بها الاحتفاظ بالسجل . maintaining the record

٢ — لكل شخص الحق فى أن يتسلم من هذه الجهة مراسلات أو صوراً أو مستخرجات مصدقا عليها طبق الأصل وتكون حجة لما ورد بالسجل حتى يقوم الدليل على عكسها . Prima facie

٣ — اذا نص قانون دولة متعاقدة على ان ايداع مستند فى الملف يغنى عن قيده ، ترتب على هذا الايداع نفس آثار القيد فى أغراض هذه الاتفاقية . ويتبع عند ذلك كل ما من شأنه أن يجعل هذا المستند فى متناول الكافة . is open to the public

٤ — يجوز تحصيل رسوم معقولة مقابل كافة الخدمات التى تؤديها الجهة المنوط بها الاحتفاظ بالسجل . reasonable charges.

(المادة الرابعة)

١ — تسلم الدول المتعاقدة بأن المطالبات المتعلقة ب :

(ا) المكافآت المستحقة عن انقاذ الطائرة . Compensation

(ب) المصاريف غير العادية اللازمة للمحافظة على الطائرة .

تقدم على كافة الحقوق والمداينات الأخرى التى تثقل الطائرة وبشرط أن تكون ممتازة ومقترنة بحق التتبع وفقاً لقانون الدولة المتعاقدة حيث تمت أعمال الإنقاذ أو التحفظ .

٢ — المداينات المذكورة فى الفقرة ١ من هذه المادة تكون مرتبتها على عكس الترتيب التاريخى للحوادث التى كانت سبباً فى نشأتها .

٣ – ويمكن أن تكون هذه المداينات محلا للتأشير بها فى السجل خلال الثلاثة شهور التالية لاكمال الأعمال التى كانت سبباً فى نشأتها .

٤ – ويمتنع على الدول المتعاقدة الأخرى ، متى انقضت مدة الثلاثة شهور المنصوص عليها أعلاه ، التسليم بالتأمينات المقررة ، مالم يحدث خلال هذه المدة :

(ا) أن يكون قد تم التأشير فى السجل وفقاً للفقرة الثالثة بالمداينة الممتازة .

(ب) أن يكون قد تم رضاء تحديدمبلغ المداينة أو أن يكون قد تم رفع دعوى قضائية للمطالبة بهذا الحق . وعندئذ يحدد قانون المحكمة التى رفع اليها النزاع أسباب انقطاع أو ايقاف هذه المدة .

٥ – تسرى أحكام هذه المادة على الرغم من أحكام الفقرة الثانية من المادة الأولى .

(المادة الخامسة)

تمتد الأولوية[١] التى امتازت بها الحقوق المشار اليها فى الفقرة (أ – د) من المادة الأولى إلى جميع المبالغ المضمونة . على انه فيما يتعلق بالفوائد فلا تخول الأولوية إلا إلى تلك التى تكون قد استحقت منها خلال السنوات الثلاثة المتقدمة على بدء اجراءات التنفيذ وفى خلال هذه الاجراءات .

(المادة السادسة)

فى حالة توقيع الحجز أو اجراء البيع الجبرى[٢] لطائرة أو لحق عليها ، لا تلتزم الدول المتعاقدة بأن تعترف ، إضرارا إما بالدائن الحاجز أو بمن باشر التنفيذ أو بالمشترى ، بانشاء أو بنقل أى من الحقوق المبينة فى الفقرة ١ من المادة الأولى ، والذى يكون قد أجراه من اتخذت اجراءات البيع أو اجراءات التنفيذ فى مواجهته وذلك مع علمه بها .

---

(1) The priority of a right.
(2) In case of attachment or sale.

المادة السابعة

١ – اجراءات البيع الجبرى لطائرة هى تلك التى يقررها قانون الدولة المتعاقدة حيث يجرى البيع .

٢ – ويتعين مع ذلك مراعاة الأحكام الآتية :

(ا) يحدد مقدماً تاريخ ومكان البيع بستة أسابيع على الأقل .

(ب) يتعين على الدائن الحاجز أن يقدم إلى المحكمة أو إلى أية هيئة مختصة أخرى مستخرجاً مصدقاً عليه طبق الأصل بالقيود المتعلقة بالطائرة . وعليه ، قبل اليوم المحدد لاجراء البيع بشهر على الأقل أن يعلن عنه فى المكان الذى تكون الطائرة قد سجلت فيه وفقاً لجنسيتها وبالتطبيق لأحكام القانون المحلى . ثم يخطر المالك وكذلك أصحاب الحقوق أو المداينات الممتازة المؤشر بها فى السجل طبقاً للفقرة الثالثة من المادة الرابعة ، بخطاب موصى عليه يرسل بالبريد الجوى على قدر الامكان إلى العناوين المنوه عنها فى السجل ،

٣ – النتائج المترتبة على عدم مراعاة أحكام الفقرة ٢ هى تلك التى ينص عليها قانون الدولة المتعاقدة حيث تم البيع . ومع ذلك فان أى بيع يكون قد تم اخلالا بالقواعد المحددة فى هذه الفقرة يكون قابلا للبطلان بناء على طلب يقدمه فى بحر الشهور الستة اللاحقة للبيع ، كل من اصابه ضرر من جراء هذه المخالفة .

٤ – لا يمكن ان يتم اجراء أى بيع جبرى ما لم تكن الحقوق ذات الأفضلية على حقوق الدائن الحاجز بالتطبيق لأحكام هذه الاتفاقية والتى يكون قد أقيم الدليل عليها أمام السلطة المختصة قد سويت من ثمن البيع أو قد تكفل بها المشترى .

٥ – إذا وقع ، فى اقليم دولة متعاقدة يكون قد تم اجراء البيع فيها ، ضرر على السطح ، من طائرة مثقلة بأحد الحقوق المنصوص عليها فى المادة الأولى ، ضماناً لمداينه ، فللقانون الوطنى فى تلك الدولة المتعاقدة أن يقرر ، عند توقيع الحجز على هذه الطائرة أو على طائرة أخرى مملوكة لنفس المالك ومثقلة بحقوق مماثلة لصالح نفس الدائن :

(١) بأن لا أثر فى مواجهة من أصابهم الضرر أن يخلفهم من الدائنين الحاجزين ، لأحكام الفقرة الرابعة سالفة الذكر .

(ب) بأن لاوجه للاحتجاج بالحقوق المنصوص عليها فى المادة الأولى ضماناً لمداينة ، والتى تثقل طائرة محجوزاً عليها ، على من أصابهم ضرر أو على خلفائهم إلا فى حدود نسبة ٨٠ من ثمن البيع .

ومع ذلك فلا يجوز إعمال النصوص السالفة الذكر فى هذه الفقرة اذا كان من المستغل قد أمن على الضرر الذى حدث على السطح بما يليق ويكفى ، أو أمن باسمه لدى دولة أو مؤسسة تأمين فى دولة ما .

فاذا انتفى أى قيد آخر فى قانون الدولة المتعاقدة حيث يجرى بيع الطائرة المحجوز عليها ، يعد الضرر مؤمنا عليه فى مفهوم هذه الفقرة متى كان مبلغ التأمين متلائما مع قيمة الطائرة المحجوز عليها فى حالة جدتها .

٦ – تدفع المصاريف الواجبة الاداء قانونا وفقا لأوضاع الدولة المتعاقدة حيث تم اجراء البيع والتى انفقت فى سبيل الصالح المشترك للدائنين على اجراءات التنفيذ المؤدية الى البيع ، من الثمن قبل احتساب كافة المداينات الاخرى ولو كانت ممتازة بمقتضى المادة الرابعة .

(المادة الثامنة)

ينقل البيع الجبرى لطائرة ، وفقا لأحكام المادة السابعة ملكيتها خالصة من كافة الحقوق التى لم يكفلها المشترى[1] .

(المادة التاسعة)

فيما عدا حالة البيع الجبرى الذى يتم وفقا لأحكام المادة السابعة ، لا يجوز أن يجرى نقل أى قيد أوتسجيل لطائرة من سجل دولة متعاقدة الى سجل دولة متعاقدة أخرى ، ما لم تسو من قبل الحقوق المقيدة وما لم يرتض ذلك أصحابها .

(المادة العاشرة)

١ ـ لو أن حقاً مما جاء ذكره فى المادة الأولى كان قد نشأ ضمانا لمداينة ثم قيد على طائرة قيداً صحيحا ، إمتد ، وفقا لقانون الدولة المتعاقدة التى سجلت فيها الطائرة ، الى قطع الغيار المخزونة فى مكان أو عدة أماكن معينة ، لسلمت جميع الدول المتعاقدة بهذا الامتداد على شريطة أن تبقى هذه القطع المذكورة متحفظا عليها فى تلك الأماكن المذكورة وأن ينشر عنها بطريق الاعلان فى نفس المكان ليحاط الغير علما صحيحا بطبيعة ونطاق الحق الذى حملته هذه القطع وليبين السجل الذى تم قيده فيه مع بيان اسم وعنوان صاحبه .

٢ ـ وترفق بالمستند المقدم للقيد قائمة جرد لبيان طبيعة وعدد هذه القطع المذكورة على وجه التقريب . ويجوز أن تستبدل هذه القطع بغيرها مما هو مماثل لها دون المساس بحق الدائن .

٣ ـ وتسرى أحكام المادة السابعة فقرات ١ و ٤ وأحكام المادة الثامنة على بيع قطع الغيار بعد توقيع الحجز عليها . ومع ذلك فاذا

(١) راجع كتاب قانون الطيران طبعة سنة ١٩٥٢ جوجلار ص ١٣٥/١٤٣

كانت مداينة الحاجز مجردة من كل تأمين عينى فان أحكام المادة السابعة فقرة ٤ تعتبر كما لو اباحت بيع قطع الغيار بالمزاد فى مقابل ثلثى قيمتها على النحو الذى يحددها الخبراء الذين تعينهم الجهة المنوط بها اجراء البيع . وفضلا عن ذلك ، عند ما يحين توزيع الثمن تستطيع الجهة المكلفة باجراء البيع أن تحدد لصالح الدائن الحاجز القدر الذى يمكن صرفه لدائنى المرتبة الأولى بثلثى حصيلة البيع بعد خصم المصاريف المنوه عنها فى المادة السابعة فقرة ٦

٤ — يسرى تعبير (قطع الغيار) فى مفهوم هذه المادة على الاجزاء التى تكون الطائرات والمحركات[1] ، والمراوح وأجهزة اللاسلكى والآلات والمعدات والأدوات وكل جزء من هذه العناصر المختلفة وبوجه عام على كل الأشياء الأخرى ، أياكانت طبيعتها مما يحتفظ بها لتستبدل بغيرها من الأجزاء التى تكون الطائرة .

(المادة الحادية عشرة)

١ — لاتسرى أحكام هذه الاتفاقية ، فى كل دولة متعاقدة ، إلا على الطائرات المسجلة وفقا لجنسيتها فى دولة متعاقدة أخرى .

٢ — ومع ذلك ، تطبق الدول المتعاقدة ، على الطائرات المسجلة فى اقليمها وفقا لجنسيتها :

(ا) أحكام المواد ٢ و ٣ و ٩ وكذلك .

(ب) أحكام المادة الرابعة مالم يكن الانقاذ أو أعمال التحفظ قد انتهت فى حدود ذات اقليمها .

---

(1) Spare parts — engines — propellers —radio apparatus — instruments — appliances — furnishings.

(المادة الثانية عشرة)

ليس لأحكام هذه الاتفاقية أى أثر ، بصدد طائرة ما ، على حق الدول المتعاقدة فى اتخاذ اجزاءات التنفيذ المنصوص عليها فى تشريعاتها الوطنية والمتعلقة بأمور الهجرة أو الجمارك أو الملاحة الجوية [1]

(المادة الثالثة عشرة)

لاتسرى أحكام هذه الاتفاقية على الطائرات المخصصة للخدمات العسكرية أو الجمركية أو البوليسية .

(المادة الرابعة عشرة)

للسلطات القضائية والادارية المختصة فى الدول المتعاقدة ، مالم ينص على خلاف ذلك فى قانونها الوطنى ، أن تتفاهم مباشرة فيما بينها عند تطبيق أحكام هذه الاتفاقية .

(المادة الخامسة عشرة)

تتعهد الدول المتعاقدة بأن تتخذ من التدابير ما يكفل تنفيذ أحكام هذه الاتفاقية وأن تحرص فى غير ابطاء على احاطة الأمين العام لمنظمة الطيران المدنى الدولى علما بها .

(المادة السادسة عشرة)

ينصرف تعبير (الطائرة) فى أغراض هذه الاتفاقية ، الى هيكلها[2] والى المحركات والمراوح وأجهزة اللاسلكى وكل ماهو معد من أدوات لخدمة الطائرة سواء تجسمت فيها أو انفصلت مؤقتا عنها .

---

(1) Immigration, Customs, or air navigation.

(2) Airframe.

(المادة السابعة عشرة)

اذا أمسك اقليم تمثله فى علاقاته الخارجية دولة متعاقدة سجلا مستقلا للتسجيل ، يكون المقصود بكل احالة فى هذه الاتفاقية الى قانون الدولة المتعاقدة هو الاحالة الى قانون هذا الاقليم .

(المادة الثامنة عشرة)

تظل هذه الاتفاقية معدة للتوقيع عليها الى أن يبدأ نفاذها وفقا للأحكام المقررة فى المادة العشرين [١]

(المادة التاسعة عشرة)

١ ـ تصدق الدول الموقعة على هذه الاتفاقية [٢]

٢ ـ تودع وثائق التصديق محفوظات المنظمة الدولية للطيران المدنى وعليها أن تحيط كل دولة موقعة أو منضمة علما بتاريخ ايداعها .

١ ـ متى أودعت دولتان موقعتان على هذه الاتفاقية وثائق تصديقها بدأ سريانها فيما بينهما من اليوم التسعين التالى لايداع وثيقة التصديق الثانية . ويبدأ نفاذها بالنسبة لكل من الدول التى تودع وثيقة تصديقها بعد ذلك التاريخ من اليوم التسعين التالى لايداع هذه الوثيقة .

٢ ـ تخطر المنظمة الدولية للطيران المدنى كل من الدول الموقعة على هذه الاتفاقية بتاريخ بدء نفاذها .

٣ ـ متى بدأ نفاذ هذه الاتفاقية بادر الأمين العام للمنظمة الدولية للطيران المدنى الى تسجيلها لدى هيئة الأمم المتحدة .

---

(1) Shall remain open for signature until it comes into force in accordance with the provisions.

(2) Subject to ratification.

(المادة الحادية والعشرون)

١ – تظل هذه الاتفاقية متى بدأ نفاذها شاغرة للانضمام اليها من جانب الدول غير الموقعة عليها [١]

٢ – ويتم الانضمام عن طريق ايداع وثيقته محفوظات المنظمة الدولية للطيران المدنى . وتخطر المنظمة كل من الجدول الموقعة أو المنضمة بتاريخ الايداع .

٣ – ويسرى مفعول الانضمام من اليوم التسعين التالى لايداع وثيقته محفوظات المنظمة الدولية للطيران المدنى .

(المادة الثانية والعشرون)

١ – لكل دولة متعاقدة أن تنقض هذه الاتفاقية[٢] وذلك باخطار تقدمه الى المنظمة الدولية للطيران المدنى التى تحيط كل دولة موقعة أو منضمة علما بتاريخ تلقى هذا الاخطار .

٢ – ويسرى مفعول هذا النقض بعد تاريخ تلقى المنظمة الدولية للطيران المدنى للاخطار بستة شهور .

(المادة الثالثة والعشرون)

١ – لكل دولة أن تصرح عند ايداع وثيقة تصديقها أو انضمامها بأن قبولها هذه الاتفاقية لاينصرف الى واحد أو أكثر من الاقاليم التى تمثلها فى علاقاتها الخارجية .

٢ – وتخطر المنظمة الدولية للطيران المدنى بمثل هذا التصريح كل من الدول الموقعة أو المنضمة .

---

(1) Be open for adherence.

(2) May denounce this Convention.

٣ ـ فيما عدا الأقاليم التى صدر بشأنها تصريح بالتطبيق للفقرة الأولى من هذه المادة فان أحكام هذه الاتفاقية تسرى على كافة الاقاليم التى تمثلها الدولة المتعاقدة فى علاقاتها الخارجية .

٤ ـ ولكل دولة أن تنضم على استقلال باسم كل أو أى من الأقاليم التى صدر بشأنها تصريح وفقا للفقرة (١) من هذه المادة ، الى هذه الاتفاقية . وعندئذ تسرى على هذا الانضمام أحكام الفقرتين ٢ و ٣ من المادة (٢١) .

٥ ـ ولكل دولة متعاقدة أن تنقض على استقلال عن كل أو أى من الأقاليم التى تمثلها هذه الدولة فى علاقاتها الخارجية ، هذه الاتفاقية بالتطبيق لأحكام المادة (٢٢) .

وايمانا منهم بما ذكر وقع المفوضون بما لهم من سلطة ، هذه الاتفاقية ما

اعدت فى جنيف فى اليوم التاسع عشر من شهر يونيو من عام ١٩٤٨ باللغة الفرنسية والانجليزية والاسبانية وكل منها حجية متساوية .

وتودع هذه الاتفاقية محفوظات المنظمة الدولية للطيران المدنى وفقا للمادة (١٨) وتظل مرحبة بكل توقيع يلحقها .

تنبيـــه

فى ١٩ يونيو سنة ١٩٤٨ ووفق بالاجماع فى الجمعية العمومية الثانية لمنظمة الدولية للطيران المدنى المنعقدة بمدينة جنيف من أول الى ٢١ يونيو سنة ١٩٤٨ على أحكام هذه الاتفاقية التى جاءت فى الحق ليدة الخلط بين مشروعين أولين كانت قد أعدتهما اللجنة الدولية الفنية لخبراء تشريعات الطيران قبل الصراع العالمى الثانى وكان أولهما

فى شأن حق الملكية على الطائرات مع السجل الجوى (راجع نصوصه فى مجلة قانون الطيران التى كان يرأس تحريرها الأستاذ أدموند سويدر ، عدد عام ١٩٣١ صفحة ٦٧١) وثانيهما فى شأن حق الرهن الرسمى والحقوق العينية التبعية الأخرى وعلى وجه أخص حقوق الامتياز الجوية (راجع أيضا أحكام هذا المشروع الأولى فى نفس المجلة لنفس العام وانما أرجع الى صفحة ٧٦٦) . وتجدون نص التقرير المقدم للجمعية العمومية للمنظمة من الأستاذ جارنو مندوب فرنسا الدائم فيها ، منشور فى المجلة العامة للطيران سنة ١٩٤٨ صفحة ٣٤١ وما بعدها.

أما عن الدول التى وقعت هذه الاتفاقية فعلا فقد بلغ عددها حتى شهر يونيو سنة ١٩٥٠ خمسة وعشرون دولة ليست مصر من بينها حتى اليوم ولم تشترك فيها دولة عربية واحدة . واليك بيان هذه الدول الموقعة :

الارجنتين — البلجيك — البرازيل — الصين — كولومبيا — الولايات المتحدة الأمريكية — فرنسا — بريطانيا — اليونان — ارلندة الحرة — ايسلندة — ايطاليا — المكسيك — هولندة — البرتغال — سويسرة — فنزويلا — الدانمرك فى يناير سنة ١٩٤٩ — النورويج — السويد — ايران فى مارس سنة ١٩٥٠ — استراليا فى يونيوسنة ١٩٥٠ — بيرو .

أما عن الدول التى صدقت عليها أربع دول :

الولايات المتحدة الأمريكية فى ٧ — ٩ — ١٩٤٩

المكسيك فى ٤ — ٤ — ١٩٥٠

الباكستان فى ١٩ — ٦ — ١٩٥٣

البرازيل فى ٣ — ٧ — ١٩٥٣

الدكتور ضياء الدين صالح

المستشار الجمهورى

٩ ـ المســـــاعدات الفنية

١٩٥٢

Technical Assistance

LA FOURNITURE D'UNE ASSISTANCE TECHNIQUE

1952

اتفاق أساسى

بين الحكومة المصرية ومنظمة الطيران المدنى الدولى

فى شأن تقديم المساعدات الفنية [١]

(وقع فى ٦-٣-١٩٥٢)

رغبة من منظمة الطيران المدنى الدولى المعبر عنها فيما بعد بكلمة "المنظمة" فى تنفيذ قرارات كل من الجمعية العامة لهيئة الأمم المتحدة والجمعيات والمؤتمرات الدولية بشأن التوسع فى برنامج المساعدات الفنية للنهوض الاقتصادى بالبلاد المتخلفة اقتصاديا .

ورغبة من الحكومة المصرية (المعبر عنها فيما بعد بكلمة "الحكومة" التى طلبت من المنظمة المساعدة الفنية — فى انماء برامجها الاقتصادية وبلوغ مستوى أعلى لرفاهية الشعب اقتصاديا واجتماعيا .

ولما كانت المنظمة تعتبر أن مثل هذه المساعدة تتمشى مع القرارات السالفة الذكر وترغب فى أدائها .

فقد أبرم الطرفان الاتفاق الأساسى التالى عن طريق ممثليهما المعتمدين والموقعين فيما بعد — ويقرران أن التزاماتهما المتبادلة سوف تنفذ بروح التعاون الودى على أن يبين تفاصيل تنفيذ هذه الالتزامات فى اتفاق اضافى .

المادة الأولى [٢]

تقديم المساعدات الفنية

(أ) تقدم المنظمة المساعدة الفنية للحكومة وفقا لما سيبين فى الاتفاق الاضافى المكمل لهذا الاتفاق الأساسى وذلك طبقاً لأحكام هذا الاتفاق

---

(١) قام بترجمة هــذا الاتفاق بشأن تقديم المساعدات الفنية والملحق الاضافى المكمل له من اللغة الانجليزية الأستاذ أحمد يحيى وصفى رئيس قسم التشريع بمصلحة الطيران المدنى .

(٢) وافق مجلس الوزراء على الانضمام إلى هذا الاتفاق بتاريخ ٨ نوفبر سنة ١٩٥١ ثم وقع بتاريخ ٦ مارس سنة ١٩٥٢ وسجل فى المنظمة الدولية برقم ٩٢٢ بتاريخ ٤ أبريل سنة ١٩٥٢ وصدر به قرار مجلس الوزراء بجلسة ١٧ فبراير سنة ١٩٥٤ ونشر .

ومع مراعاة الملاحظات والارشادات المبينة فى الملحق (١) للقسم "ا" من القرار رقم ٢٢٣ (٩) للمجلس الاقتصادى والاجتماعى للأمم المتحدة (المرافق والمتمم لهذا الاتفاق).

(ب) تقدم المساعدة الفنية المنصوص عليها فى هذا الاتفاق والاتفاق الاضافى المكمل له.

أولا — عن طريق إمداد مصر المعبر عنها فيما بعد بكلمة "القطر" بالخبراء الزائدين (المعبر عنهم فيما بعد بكلمة "الموظفين") وتختار المنظمة هؤلاء الموظفين بالتشاور مع الحكومة.

(ج) كما يمكن أن تؤدى المساعدة الفنية المنصوص عنها فى هذا الاتفاق والاتفاق الاضافى المكمل له — عن طريق ايفاد بعثات تعليمية وتدريبية خارج القطر فى الحدود التى يتفق عليها بين المنظمة والحكومة.

(د) جميع الأجهزة الفنية والمعدات المتعلقة بالمساعدة الفنية — المقدمة من المنظمة وفقاً لهذا الاتفاق والاتفاق الاضافى المكمل له — تبقى ملكا للمنظمة مالم تنتقل ملكيتها للغير وحتى يتم ذلك وفقا للنصوص والشروط التى يتفق عليها بين المنظمة والحكومة.

(هـ) يقوم الموظفون ببذل قصارى جهدهم فى قيامهم بأعمالهم وتعريف مستخدمى الحكومة الفنين الذين يندبون للعمل معهم — على الوسائل الفنية والتجريبية المتعلقة بأعمالهم والأسس التى تقوم عليها. وتلحق الحكومة — كلما أمكن — مستخدميها الفنيين للعمل مع الموظفين لهذا الغرض.

(و) يجوز للمنظمة أن تتخذ ما يلزم من التدابير لعمل التجارب والبحوث الفنية خارج القطر كجزء من المساعدة الفنية المقدمة وفقاً لهذا الاتفاق والاتفاق الاضافى المكمل له .

(ز) يخضع الموظفون لرقابة المنظمة وادارتها ويكونون مسئولين أمامها وحدها .

المادة الثانية

التعاون مع الحكومة فيما يتعلق بتقديم المساعدة الفنية

تراعى الحكومة — عند تلقيها المساعدة الفنية بحسب ما سيبين بالاتفاق الاضافى — الأحكام الواردة فى الملحق الأول للقسم (١) من القرار رقم ٢٢٣ (٩) الصادر من المجلس الاقتصادى والاجتماعى للأمم المتحدة والمدرجة تحت عنوان (اشتراك الحكومات طالبة المعونة) .

المادة الثالثة

الالتزامات الادارية والمالية للطرفين المتعاقدين

(ا) تتولى المنظمة دفع نفقات المساعدة الفنية المستحقة خارج القطر أو أية نسبة تضعها وفق ما قد يكون مبيناً فى الاتفاق الاضافى وذلك فيما يتعلق :

(١) بمرتبات الموظفين .

(٢) نفقات وأجرة سفر الموظفين من أماكن تعيينهم إلى موانى القطر ومصاريف عودتهم .

(٣) نفقات أية رحلات أخرى ضرورية خارج القطر .

(٤) مبالغ التأمين على حياة الموظفين .

(٥) ثمن شراء وأجور نقل أية أجهزة أو معدات يستلزمها أداء المساعدة الفنية وفقاً لهذا الاتفاق والاتفاق الاضافى المكمل له .

(٦) أية مصروفات أخرى تنشأ خارج القطر مما يستوجبه تقديم المساعدة الفنية وفقاً لهذا الاتفاق والاتفاق الاضافى المكمل له .

(ب) تأخذ الحكومة على عاتقها مسئولية دفع أية نسبة من تكاليف المساعدة الفنية المقدمة وفقاً لهذا الاتفاق والاتفاق الاضافى المكمل له بالعملة المحلية أو خلافها وفقاً لما قد يكون منصوصاً عليه فى الاتفاق الاضافى .

(ج) فيما يتعلق بنفقات الاجتماعات التى تدخل فى نطاق الفقرة(ب) تفتح الحكومة اعتماداً أو اعتمادات بالعملة المحلية بالمبالغ التى سوف توضح قيمتها ووفقاً للاجراءات التى ترسم فى الاتفاق الاضافى .

(د) يجوز للحكومة بدلا من الدفع بالعملة المحلية أن تقوم بطريق مباشر بتأدية الخدمات ودفع النفقات المذكورة فى الفقرة(ب) فى حدود ما قد يتفق عليه بينهما .

(هـ) علاوة على أية مصروفات أخرى تنص عليها هذه المادة تمد الحكومة الموظفين بما يأتى على نفقتها الخاصة بعد التشاور مع كبير الموظفين .

(١) التسهيلات المكتبية المناسبة لأعمالهم وكافة الأدوات والمعدات المكتبية .

(٢) مايلزم من الموظفين المحليين لأعمال السكرتارية والترجمة ومعاونيهم .

(و) يجوز للمنظمة أن تتخذ ما يلزم من التدابير لعمل التجارب والبحوث الفنية خارج القطر كجزء من المساعدة الفنية المقدمة وفقاً لهذا الاتفاق والاتفاق الاضافى المكمل له .

(ز) يخضع الموظفون لرقابة المنظمة وادارتها ويكونون مسئولين أمامها وحدها .

المادة الثانية

التعاون مع الحكومة فيما يتعلق بتقديم المساعدة الفنية

تراعى الحكومة — عند تلقيها المساعدة الفنية بحسب ما سيبين بالاتفاق الاضافى — الأحكام الواردة فى الملحق الأول للقسم (ا) من القرار رقم ٢٢٣ (٩) الصادر من المجلس الاقتصادى والاجتماعى للأمم المتحدة والمدرجة تحت عنوان (اشتراك الحكومات طالبة المعونة) .

المادة الثالثة

الالتزامات الادارية والمالية للطرفين المتعاقدين

(ا) تتولى المنظمة دفع نفقات المساعدة الفنية المستحقة خارج القطر أو أية نسبة تضعها وفق ما قد يكون مبيناً فى الاتفاق الاضافى وذلك فيما يتعلق :

(١) بمرتبات الموظفين .

(٢) نفقات وأجرة سفر الموظفين من أماكن تعيينهم إلى موانى القطر ومصاريف عودتهم .

(٣) نفقات أية رحلات أخرى ضرورية خارج القطر .

(٤) مبالغ التأمين على حياة الموظفين .

(٥) ثمن شراء وأجور نقل أية أجهزة أو معدات يستلزمها أداء المساعدة الفنية وفقاً لهذا الاتفاق والاتفاق الاضافى المكمل له .

(٦) أية مصروفات أخرى تنشأ خارج القطر مما يستوجبه تقديم المساعدة الفنية وفقاً لهذا الاتفاق والاتفاق الاضافى المكمل له .

(ب) تأخذ الحكومة على عاتقها مسئولية دفع أية نسبة من تكاليف المساعدة الفنية المقدمة وفقاً لهذا الاتفاق والاتفاق الاضافى المكمل له بالعملة المحلية أو خلافها وفقاً لما قد يكون منصوصاً عليه فى الاتفاق الاضافى .

(ج) فيما يتعلق بنفقات الاجتماعات التى تدخل فى نطاق الفقرة(ب) تفتح الحكومة اعتماداً أو اعتمادات بالعملة المحلية بالمبالغ التى سوف توضح قيمتها ووفقاً للاجراءات التى ترسم فى الاتفاق الاضافى .

(د) يجوز للحكومة بدلا من الدفع بالعملة المحلية أن تقوم بطريق باشر بتأدية الخدمات ودفع النفقات المذكورة فى الفقرة(ب) فى حدود ما قد يتفق عليه بينهما .

(هـ) علاوة على أية مصروفات أخرى تنص عليها هذه المادة تمد الحكومة الموظفين بما يأتى على نفقتها الخاصة بعد التشاور مع كبير الموظفين .

(١) التسهيلات المكتبية المناسبة لأعمالهم وكافة الأدوات والمعدات المكتبية .

(٢) مايلزم من الموظفين المحليين لأعمال السكرتارية والترجمة ومعاونيهم .

٣ – أية تسهيلات أخرى مما يتفق عليه .

وتأخذ الحكومة على عاتقها جميع المسئوليات الادارية والمالية المتعلقة بتقديم التسهيلات المبينة فى هذه الفقرة .

(و) تقدم الحكومة ما قد يحتاج اليه من الأراضى والعمال والأدوات والمعدات والخدمات أو الممتلكات الأخرى التى تحدد كلما اقتضى الأمر وذلك بالاتفاق مع المنظمة .

المادة الرابعة

التسهيلات والمزايا والحصانات

(ا) تتخذ الحكومة جميع التدابير العملية لتسهيل أعمال المنظمة المبينة فى المادة الأولى . وتعاون الموظفين على الحصول على الخدمات والتسهيلات التى قد يحتاجون اليها لمزاولة هذه الأعمال .

(ب) لما كانت الحكومة قد صدقت على اتفاقية مزايا وحصانات الوكالات المتخصصة ، فانها تمنح الموظفين والمنظمة وممتلكاتها وموجوداتها فيما يتعلق بتنفيذ هذا الاتفاق جميع المزايا والحصانات الممنوحة للمنظمة وممتلكاتها وموجوداتها وموظفيها وخبرائها بمقتضى أحكام الاتفاقية المذكورة .

(ج) يسمح للمنظمة ولموظفى المساعدة الفنية بتحويل العملات الأخرى الى عملة مصرية بسعر القطع القانونى الافضل لهم وقت التحويل طالما أن هذا التحويل يتم أثناء القيام بالوظائف المنوه عنها فى هذا الاتفاق والاتفاق الاضافى المكمل له . وتطبق تلك الميزة أيضاً فى تحويل أى جزء من مرتبات موظفى المساعدة الفنية .

المـادة الخامسة

نشر البحوث

تعمل الحكومة بالتشاور مع المنظمة على نشر المعلومات أو على أن تقدم للبحث والفحص ما يصلح للنشر من نتائج المساعدة الفنية المقدمة وفقاً لأحكام هذا الاتفاق والاتفاق الاضافى المكمل له وكذلك ما تكشف عنه التجارب بما فى ذلك أى تقرير أو كشف لأى من الخبراء حتى يمكن الافادة من ذلك افادة كاملة داخل القطر وفى الأقطار الأخرى وكذا لدى المنظمات الدولية التى تقوم بتقديم المساعدة الفنية للحكومات فى ظل برنامج التوسع .

على أن لا يتم نشر مثل هذه المعلومات من المنظمة أو عن طريقها إلا بعد التشاور مع الحكومة .

المـادة السادسة

(ا) يدخل الاتفاق الأساسى فى دور التنفيذ بمجرد توقيعه .

(ب) يجوز تعديل الاتفاق الأساسى والاتفاق الاضافى المكمل له بالاتفاق بين المنظمة والحكومة .

ويقدر كل من الطرفين تقديراً كاملا مشبعاً بروح العطف كل طلب يتقدم به الطرف الآخر لمثل هذا التعديل .

(ج) ويمكن لكل من الطرفين انهاء الاتفاق الأساسى باخطار كتابى يبلغ للطرف الآخر — وينتج مفعوله بانقضاء ستين يوماً من تسلم هذا الاخطار — ويترتب على انتهاء الاتفاق الأساسى انتها الاتفاق الاضافى المكمل له .

وقع ممثلوا المنظمة والحكومة الحاضرين نيابة عن الطرفين على نسختين باللغة الانجليزية من هذا الاتفاق فى

عن الحكومة المصرية　　　　عن منظمة الطيران المدنى الدولى

وقع فى ٦ - ٣ - ١٩٥٢ ثم سجل بالمنظمة الدولية للطيران فى ٤ - ٤-١٩٥٢ برقم ٩٢٢ .

راجــع

(١) منظمة الطيران المدنى الدولى فى كتاب القانون الدول العام صفحة ٢٩٤ وما بعدها للدكتور محمد حافظ غانم أستاذ القانون الدولى العام بكلية الحقوق بجامعة ابراهيم وراجع أيضا فى نفس هذا المؤلف باب التصديق على المعاهدات صفحة ٣٣٤ وما بعدها .

(٢) راجع رسالة دكتوراه فى موضوع مشكلة النقل الحديثة للدكتور أحمد عبد القادر الجمال جامعة القاهرة سنة ١٩٣٩

(ض . ص)

(1) Technical Assistance for Economic Development - Unitəd Nations, Lake Success, New York 1949 - (D.S.)

اتفاق إضافى مكمل للاتفاق الأساسى

المبرم بين الحكومة المصرية ومنظمة الطيران المدنى الدولى بشأن تقديم المساعدة الفنية

رغبة من منظمة الطيران المدنى الدولى (المعبر عنها فيما بعد بكلمة « المنظمة » (والحكومة المصرية) المعبر عنها فيما بعد بكلمة « الحكومة ») فى تنفيذ الاتفاق الاساسى للمساعدة الفنية الذى ابرم بينهما بتاريخ ١٩٥٢/٣/٦ فانهما قد ابرما الاتفاق الآتى عن طريق ممثلهما المعتمدين والموقعين فيما بعد :

المادة الأولى

المساعدة الفنية المقدمة

١ — يقوم السكرتير العام لمنظمة الطيران المدنى الدولى نيابة من المنظمة فى أسرع وقت ممكن وفى نطاق الأحكام العامة للاتفاق الاساسى بتقديم المساعدة الفنية للحكومة كما هو مبين فى الملحق المرافق لهذا الاتفاق . ويمكن تعديل هذا الملحق من وقت لآخر بعد مشاورات تتم بين المنظمة وبين سلطات الحكومة المختصة .

٢ — يعمل جميع الخبراء أثناء تأدية واجباتهم بالتشاور الوثيق مع هيئات الحكومة المختصة وأية سلطات أخرى مشتركة فى تنفيذ برامج تقدم الطيران المدنى فى القطر ويقومون باخطار المنظمة وممثل المساعدة الفنية المقيم بالقطر ببرامج التوسع والمقترحات وانماء المشروعات كل فيما يخصه — وذلك عن طريق المكاتبات أو التقارير الدورية .

المادة الثانية

تفاصيل الالتزامات المالية والادارية

١ ـ تكون المنظمة مسئولة عن دفع مرتبات الموظفين الفنيين ، علاوة غلاء للمعيشة وأجور السفر خارج اقليم مصر وكذلك عن كل المصروفات الأخرى التى تنفقها خارج القطر لتأدية المساعدة الفنية التى يتضمنها هذا الاتفاق .

٢ ـ التزام الحكومة بالتكاليف الواردة تحت المادة الثالثة «ب» من الاتفاق الأساسى يكون كما يلى :

١ ـ نفقات المعيشة للموظفين بالفئات المبينة فيما بعد لكل خبير أثناء مدة قيامه بواجباته الرسمية فى القطر .

أقل من ٦ أشهر	٥٠٠	٣	فى اليوم
من ٦ أشهر الى سنة	٥٠٠٠	٢	فى اليوم
أكثر من سنة	٥٠٠	١	فى اليوم

يضاف الى ذلك علاوة تمثيل قدرها فى الشهر لكبير الموظفين .

٢ ـ معاونة الموظفين فى توفير وسائل راحتهم .

٣ ـ التكاليف المعقولة للعلاج الطبى والاقامة بالمستشفيات داخل القطر كلما دعت الضرورة لذلك .

٤ ـ تكاليف نقل الموظفين والأدوات والمعدات داخل القطر والأجور الرسمية لاستخدام التليفونات والتلغرافات والبريد ووسائل المواصلات الأخرى فيما يتصل بتقديم المساعدة الفنية .

٥ ـ تقديم المكاتب الملائمة وأدواتها ومعداتها وتكاليف خدمات القائمين بأعمال الترجمة والسكرتارية بقدر ماتدعو اليه الضرورة مع كافة التسهيلات التى يتم الاتفاق عليها بين الطرفين .

٣ ـ تفتح الحكومة حسابا لايقل فى أى وقت من ٦٣٠ جنيه لمواجهة النفقات المنصوص عنها فى الفقرة الثانية أعلاه بالعملة المصرية اذا كانت نفقات السكن والغذاء تدفع بالعملة المحلية ويشرف على ادارة هذا الحساب شخص تعينه المنظمة لكى يتفرغ الموظفون لتأدية أعمالهم بنظام ودقة وعليه أن ينظم طريقة تقديم طلبات الصرف للموظفين من هذا الاعتماد .

المادة الثالثة

أى عمل (ويقصد بكلمة عمل فى هذه المادة كذلك « عدم العمل أو الترك ») يقوم به الموظفون وفقا لنصوص هذا الاتفاق هو لمنفعة الحكومة وحدها واعترافا بأن جميع هذه الأعمال انما تتم لمنفعة الحكومة وحدها وتتحمل الحكومة جميع المسئوليات الناجمة من اداء مثل هذه الاعمال.

ومع عدم التقيد بعمومية العبارة السالفة ، تتعهد الحكومة بأن تعوض المنظمة وأن تتحمل المسئولية عنها وعن وكلائها وموظفيها

فيما يتعلق بطلبات التعويض كافة بسبب الوفاة والاصابات الشخصية أو الأضرار التى تلحق الأحوال العينية والشخصية أو عن الأضرار الناجمة عن أية أسباب أخرى يمكن أن يتمسك بها أى شخص أو جهة فى أى وقت ضد المنظمة أو وكلائها أو موظفيها تنفيذاً لنصوص هذا الاتفاق.

وقع ممثلو المنظمة والحكومة الحاضرين نيابة عن الطرفين على هذا الاتفاق المحرر من نسختين باللغة الانجليزية .

عن الحكومة المصرية　　　　　عن المنظمة

أنظر

(1) Les Transports en service Interieur et en service Internationa par Lois posserand, Paris 1926.

(2) L'automobile et le régime de l'usage des voies publiques - par André de Laubadère Paris, 1935.

(3) Voir Revue des Transports et des Communications Nation Unies, Vol. 5 No. 3 Juillet-Sep. 1952 article par D. Goedhuis, pro fesseur de droit Aérien à l'Université de Leyde. (D.S.-

ملحق (١)

للاتفاق الاضافى المعقود بين منظمة الطيران المدنى الدولى وبين الحكومة المصرية

تطبيقاً للفقرة الأولى من المادة الأولى من الاتفاق الاضافى المعقود بين منظمة الطيران المدنى الدولى وبين الحكومة المصرية — تمد المنظمة الحكومة بالمساعدة الفنية فى سنة ١٩٥١ وذلك بارسال الموظفين الآتى بيانهم :

عدد

١ مدرس تنظيم حركة جوية لمدرسة مصلحة الطيران المدنى (لمدة عامين) .

---

١ مدرس للمواصلات اللاسلكية لتدريب الموظفين الفنيين على طرق الاتصالات اللاسلكية ونظمها بمدرسة اللاسلكى (لمدة عامين) .

١ مدرس للمواصلات اللاسلكية لتدريب الفنيين على صيانة واصلاح أجهزة الارسال والاستقبال الشائعة الاستعمال (لمدة عامين) .

١ راصد جوى لالقاء محاضرات عن التنبؤات الجوية وتطبيق نظم التنبؤات الجوية التى أقرتها منظمة الطيران المدنى الدولى (من عام الى عامين) .

١ خبير فى المواصلات اللاسلكية لتدريب الموظفين الفنيين لمصلحة الطيران المدنى على ادارة وصيانة الأجهزة الحديثة لهبوط الطائرات بدون روية وأجهزة ايجاد الاتجاه للترددات العالية جداً من الطراز الأوتوماتيكى وأجهزة المبرقات اللاسلكية الكاتبة (٣ أشهر) .

١ ندب فريق مكون من خبير فى أعمال المراقبة الجوية وخبير فى أعمال المواصلات السلكية واللاسلكية وخبير فى التنبؤات الجوية للارشاد من الطرق اللازمة لتحسين العمليات الحالية وجعلها متجانسة مع عمليات البلاد المجاورة . (من شهرين الى ثلاثة أشهر) .

وقع فى ٦ من شهر مارس سنة ١٩٥٢ ثم سجل بالمنظمة فى ٤ من شهر أبريل سنة ١٩٥٢ برقم ٩٢٢

ثم حل محله اتفاق آخر فى ١٦ من شهر اكتوبر سنة ١٩٥٢

---

١٠ ـ تحديد المزايا والحصانات

١٩٥٣

Priviléges et Immunités
1953

PRIVILÉGES ET IMMUNITÉS

1953.

اتفاق تحديد المزايا والحصانات

مذكرة إلى مجلس الوزراء

وافق مجلس الوزراء فى جلسته المنعقدة فى ٢٥ مارس سنة ١٩٥٣ على مشروع اتفاق ثنائى بين الحكومة المصرية وهيئة الطيران المدنى الدولى يهدف إلى تحديد المزايا والحصانات الخاصة بمكتب الهيئة الأقليمى فى القاهرة تيسيرا له على النهوض بالوظائف والاختصاصات التى يباشرها.

ولما كان قد وقع أثناء طبع المشروع وترجمته بعض الأخطاء فان وزارة الخارجية تتشرف برفع هذه المذكرة إلى مجلس الوزراء برجاء الموافقة على المشروع المرافق بعد تصحيح الأخطاء التى وردت فى المشروع الذى سبق أن وافق عليه .

وزير الخارجية

محمود فوزى

ثم وافق مجلس الوزراء على مشروع هذا الاتفاق بجلسته المنعقدة فى ١١ يوليو سنة ١٩٥٣ وفوض وزير الخارجية لتوقيعه عن الحكومة المصرية . وقد تم التوقيع فعلا بسراى وزارة الخارجية فى ٢٧ أغسطس سنة ١٩٥٣ بحضور مدير عام مصلحة الطيران المدنى قائد لواء جوى أركان حرب ابراهيم حسن جزارين ورئيس الإدارة القانونية بوزارة الخارجية الأستاذ عمر لطفى ومستشار الحكومة لشئون الطيران ثم رئيس إدارة المعاهدات بوزارة الخارجية الأستاذ خليل جمال الدين .

مذكرة بالرأى

فى مشروع الاتفاقية الخاصة بمنح مزايا وحصانات وإعفاءات وتسهيلات للمكتب الإقليمى بالقاهرة والتابع لمنظمة الطيران الدولى المدنى

اشتركت مصر فى مختلف المنظمات الدولية التابعة لهيئة الأمم المتحدة فى مقدمتها الهيئة الدولية للطيران المدنى . فى ٧ من ديسمبر سنة ١٩٤٤ وقعت مصر معاهدة الطيران المدنى الدولى والاتفاق الخاص بمرور الخطوط الجوية الدولية المنتظمة وناقشت الاتفاق الخاص بالنقل الجوى الدولى . وتعد هذه المعاهدة وما لحق بها فى مؤتمر شيكاغو بمثابة الدستور المنظم لقواعد الطيران المدنى بين الدول المتمدينة . وقد أضحى هذا الدستور الدولى نافذ المفعول بالنسبة لمصر منذ أن وافق البرلمان المصرى بمجلسيه على معاهدة شيكاغو فى ١٢ من أبريل سنة ١٩٤٧

على أنه على أثر توقيع مصر معاهدة شيكاغو وقبل صيرورة هذه المعاهدة الدولية تشريعا مصريا واجب التطبيق وجويا ملزما لمصر كان من حظ بلادنا أن وقع اختيار الدول المتمدينة المتعاقدة عليها لتكون ميدانا دوليا لانعقاد مؤتمر الطيران المدنى لمنطقة الشرق الأوسط بمدينة هليوبوليس من ضواحى القاهرة فى أكتوبر سنة ١٩٤٦ وكان فى مقدمة قرارات هذا المؤتمر انشاء مكتب اقليمى لهيئة الطيران المدنى الدولى المؤقتة يكون مركزا لمكتب مدينة القاهرة . والتمس المؤتمر موافقة مصر على منح جناب رئيس وأعضاء هيئة هذا المكتب المزايا والحصانات والاعفاءات

والتسهيلات المتفق على منحها دائما من الدول التى يقع الاختيار عليها لانشاء مكاتب اقليمية لهيئة الطيران المدنى الدولى .

والغرض من انشاء هذه المكاتب الاقليمية الدولية بوجه عام فى مختلف المناطق الاقليمية العالمية ذات الاهمية القصوى كباريس ولوندره وابرلندة الحرة وبيرو والقاهرة . هو العمل على تحقيق رغبة هيئة الطيران المدنى الدولى المؤقتة فى عقد مؤتمرات اقليمية لبحث احتياجات الدول الداخلة ضمن هذا الاقليم من حيث التسهيلات اللازمة للملاحة الجوية والمنشآت الثابتة كالمطارات وغيرها ومعرفة صلاحيتها لحركة الملاحة والطيران ولتنسق أعمال هذه المؤتمرات ولإمكان تنفيذ قراراتها فى جميع دول الاقاليم فى مواعيد واحدة حتى لاتتعارض مع حركة الملاحة الدولية الجوية.

قدرت مصر حسن ظن الدول المتمدينة بها وارتاحت إلى انعقاد الاجماع على اختيارها مركزا رئيسيا لمنطقة الشرق الأوسط فبادرت حتى قبل ان يصادق البرلمان على معاهدة شيكاغو إلى استصدار قرار من مجلس الوزراء بناء على اقتراح وزارة المالية بطلب اعفاء عاجل مؤقت من الرسوم الجمركية للأدوات والمعدات والأشياء الخاصة بمكتب القاهرة الاقليمى وذلك إلى أن يتم التصديق على معاهدة شيكاغو التى احتوت فى نص مادتها الستين على الحصانات والامتيازات والاعفاءات المخولة لرئيس وأعضاء الهيئة الدولية ومكاتبها الاقليمية . وقد وافق فعلا مجلس الوزراء المصرى على هذا الاعفاء بجلسة ١٧-٢-١٩٤٧ وكان هذا الاجراء السليم الحكيم عربونا من جانب مصر على مدى رغبتها الصادقة فى التعاون الدولى فى ميدان السلم ومضمار العلم . . وقد استتبع هذا الترحيب والترغيب انشاء المكتب الاقليمى المطلوب بمدينة القاهرة بحى الزمالك فى أكتوبر سنة ١٩٤٧ تنفيذا لقرارات مؤتمر الملاحة الجوى المنعقد بهليوبوليس وبدأ المكتب المذكور يباشر منذ انشائه مختلف اختصاصاته فى سلام وأمان.

ولما كان قرار مجلس الو زراء السالف الذكر قد جاء فطيرا عاجلا ليسد الثغرة التى أملتها ظروف انعدام التشريع ولما يصدق البرلمان يومئذ بعد على معاهدة شيكاغو التى أشارت إلى الحصانات والامتيازات ، وقد اقتصر قرار مجلس الوزراء على اعفاء عاجل مؤقت من الرسوم الجمركية وحدها ، فان الهيئة الدولية للطيران المدنى قد صاغت مشروع اتفاق نموذجى يرمى إلى أن تمنح هيئات المكاتب الاقليمية المزايا والحصانات والتسهيلات اللازمة لتأدية مهمتها الدولية وذلك أعمالا لنص المادة ٦٠ من معاهدة شيكاغو التى كانت مصر قد صدقت عليها فيما بعد وطلبت المنظمة الدولية إلى مصر ان تعمل على عقد هذا الاتفاق قياسا على ماتم الاتفاق عليه مع فرنسا وايرلنده الحرة وبيرو وغيرها من بلاد المكاتب الاقليمية فى مختلف انحاء العالم.

* * *

درست مصلحة الطيران المدنى المصرى مشروع الاتفاق المقترح من الهيئة الدولية بشأن منح المزايا والاعفاءات والحصانات وأوصت فى كتابها المؤرخ أول يوليه سنة ١٩٤٧ بالموافقة عليه اذا لم يقم ثمة اعتراض على احكامه من جانب الوزارات والمصالح الحكومية كل فى دائرة اختصاصها . ثم عادت وأوصت بالموافقة على الاتفاق بتاريخ ٢٥-١٢-١٩٤٧ وطالبت بالاسراع فى توقيع الاتفاق بتاريخ ٣-١-١٩٤٨ حرصا منها على استمرار بقاء هذا المكتب الاقليمى الدولى بمدينة القاهرة . ثم كتبت إلى وزارة الخارجية فى ١٧-١١-١٩٤٨ مؤكدة تكرار توصياتها لابرام الاتفاق تحقيقا للمصلحة العامة .

وأفادت وزارة المواصلات بأنها لاترى مانعا من منح هذه الامتيازات المقترحة فى المشروع والتى يتمتع بها رجال السلك السياسى فى المعاملات البريدية ماعدا مزايا الأعمال التليفونية والتلغرافية اذ لايمكن منح امتيازات عنها وذلك بالتطبيق للوائح الدولية المعمول بها والتى سبق ان اتفق

عليها فى مؤتمر القاهرة الدولى سنة ١٩٣٨ . وأفادت وزارة المالية بانعدام المانع لديها وهى التى كانت قد طلبت من مجلس الوزراء — قرارا بالاعفاء المؤقت فى ١٩٤٧/٢/١٧ ووافقت وزارة الدفاع استنادا إلى توصيات مصلحة الطيران المدنى المتلاحقة . وطلبت وزارة الخارجية استطلاع رأى سفارتى مصر بلوندره وباريس لمعرفة مايكون قد تقرر فى شأن مشروع هذا الاتفاق مع حكومتى ايرلنده الحرة وفرنسا فأفادت سفارة لوندره بأن حكومة ايرلنده تعهدت بمنح هذه الامتيازات المنصوص عليها فى المشروع المطابق للمشروع المقترح على الحكومة المصرية . وكذلك أفادت السفارة المصرية بباريس بأن فرنسا عقدت مثل هذا الاتفاق المعروض على مصر . ثم عرضت وزارة الخارجية المشروع المقترح على ادارة الرأى لمجلس الدولة بالخارجية توطئة لاعداد مشروع قانون باتفاق الاعفاءات والحصانات يعرض على البرلمان .

أبدت ادارة الرأى لمجلس الدولة بوزارة الخارجية بعض الاعتراضات على جوانب مشروع الاتفاق وأشارت فى ٢٣-٤-١٩٥٢ بتعديلهافوافقت السكرتارية العامة لمنظمة الشرق الأوسط على التعديل المصرى المقترح وأرسلت المنظمة خطابا يسجل فيه الاتفاق المعدل . ثم عادت ادارة الرأى بالخارجية ورأت استبعاد الفقرة الجديدة التى اقترحوا اضافتها إلى المادة ٨ من القسم ٢٣ والتى ترمى اعفاء موظفى المنظمة من الرسوم على ما يستوردونه لاستعمالهم الخاص من مواد غذائية وسجائر ومشروبات كحولية وذلك لأن مثل هذا النص لم يرد فى الاتفاقية الدولية المبرمة مع الهيئة العالمية للصحة والتى حرصت ادارة الرأى للخارجية على ان يكون مشروع اتفاق الحصانات والاعفاءات للمكتب الاقليمى للطيران المدنى بالقاهرة معدا على غرار أحكامها . كذلك عالجت ادارة الرأى بالخارجية المادة ٨ من قسم ٢٥ من مشروع الاتفاق ماتعلق بكبار موظفى المنظمة والبند الثانى من الكتابين اللذين سيتبادلها الطرفان عند توقيع الاتفاق

فيما يتعلق بالموظفين الآخرين . وقد أخطرت الخارجية جناب مدير المنظمة بوجهة نظرها الجديدة هذه وأغلب الظن ان المنظمة قابلة هذا التعديل الثانوى الأخير .

وقد أحاطت وزارة الخارجية وزارة الحربية والبحرية ثم مصلحة الطيران المدنى علما بهذه المراحل الأخيرة ووافتها بصورة من مشروع الاتفاقية فى وضعه الأخير وطلبت فى خطابها المؤرخ ٢١ يوليو سنة ١٩٥٢ الافادة بالرأى حتى يتسنى لوزارة الخارجية التوقيع على هذه الاتفاقية .

ومشروع الاتفاقية موضوع هذا الرأى قد جاء فى وضعه وصياغته الأخيرة مستندا إلى أحكام المادة ٦٠ من معاهدة شيكاغو التى أصبحت تشريعا مصريا داخليا منذ ان صدق البرلمان عليها فى ١٢ أبريل سنة ١٩٤٧ فالتزمت مصر بجميع أحكامها كما استمدت منها حقوقا لايستهان بها فى مواجهة الدول الموقعة عليها .

(راجع مؤلف بومون طبعة سنة ١٩٥١ صفحة ١٩٥٢ و صفحة ٨٩٩ بند ٣٢٢٤ .

مادة ٦٠ — حصانات وامتيازات الموظفين :

« تتعهد كل دولة متعاقدة — فى حدود ماتسمح به قواعدها الدستورية أن تمنح رئيس المجلس والسكرتير العام وكافة الموظفين الآخرين للهيئة جميع الامتيازات والحصانات الممنوحة لمن يماثلهم من موظفى الهيئات الدولية العامة الأخرى واذا عقد اتفاق دولى عام بشأن امتيازات وحصانات الموظفين الدوليين فتكون امتيازات رئيس المجلس والسكرتير العام وباقى موظفى الهيئة هى الامتيازات التى يقررها هذا الاتفاق الدولى العام » .

والغرض من منح هذه الامتيازات والاعفاءات لموظفى وكالات الأمم المتحدة من جانب مختلف الدول التى يقع الاختيار عليها لتكون مقر المكتب اقليمى فى شئون العمل أو الأغذية أو التربية أو الطيران أو النقد أو التعمير أو الصحة أو البريد أو المواصلات هو تمكين هذه الوكالات

الدولية القيام بواجبها السلمى العالمى على وجه أكمل ودون ان تعوق التشريعات الداخلية نشاطها المشروع أو تعرقل سرعة أداء رسالتها . .

صحيح ان أبغض الأمور إلى مصر فكرة الامتيازات الأجنبية وماالحق بها من مزايا وحصانات واعفاءات وتسهيلات لما اكتوت به من جرائها طوال قرن من زمان . ولكن مصر التى ألغت بجرة قلم نظام الامتيازات الأجنبية الذى كان مفروضا عليها بقوة السلاح وسلطان الاستعمار وقد استردت سيادتها كاملة وطهرت نظمها من النظام البالى العتيق وسايرت الأمم المتقدمة فى مضمار الحضارة والمدنية وأضحت عضوا عاملا فعالا فى هيئة الأمم المتحدة ووقعت معاهدة شيكاغو دستور الطيران المدنى فى العالم . . مصر الناهضة الحديثة لاتتردد فى أن تقوم راضية مختارة بتنفيذ تعهداتها الدولية على قدر استمساكها بحقوقها وهى واثقة من نفسها مطمئنة إلى مصيرها . .

وآخرا ليس فى نصوص مشروع الاتفاقية المقترح على أساس أحكام معاهدة شيكاغو وعلى غرار الاتفاقيات التى عقدتها الحكومات الفرنسية وايرلنده الحرة وبيرو مع الهيئات الاقليمية الدولية لمنظمة الطيران المدنى مايخالف النظام العام ولامايخالف قواعد القانون الدولى العام ولامايتعارض مع أحكام الدستور ولامايمس كرامة الدولة أو يخدش استقلال البلاد .

من أجل هذا كله

أوصى بالموافقة على مشروع اتفاقية الاعفاءات على ضوء ماتقدم من أسانيد قانونية واعتبارات عملية .

مصر فى أول أغسطس سنة ١٩٥٢

الدكتور ضياء الدين صالح

المستشار الجمهورى ومندوب مصر الدائم

فى اللجنة القانونية الدولية للطيران

اتفاق

بين هيئة الطيران المدنى الدولى والحكومة المصرية (١)

الحكومة المصرية ــــــ طرف أول

هيئة الطيران المدنى الدولى ــــــ طرف ثان

رغبة منهما فى أن يعقدا اتفاقا بغرض تحديد الامتيازات والحصانات والتسهيلات التى تمنحها الحكومة المصرية لهيئة الطيران المدنى الدولى ولممثلى الدول الأعضاء فيها ولخبرائها وموظفيها ، وعلى الخصوص فيما يتعلق بالتدابير التى تتخذها فى منطقة الشرق الأوسط ، ولتنظيم المسائل الأخرى المتعلقة بهذا الشأن .

فقد اتفقنا على ما يأتى :

المادة الأولى

تعاريف

القسم الأول فى هذه الاتفاقية :

(١) يقصد بعبارة « الهيئة » هيئة الطيران المدنى الدولى المنشأة طبقاً للمادة الثالثة والأربعين من اتفاقية الطيران المدنى الدولية الموقع عليها بشيكاجو فى اليوم السابع من شهر ديسمبر سنة ١٩٤٤ :

(٢) يقصد فى المادة الرابعة بعبارات « الأملاك والموجودات والأموال والعملات والنقود وغيرها من القيم المنقولة » أو « الموجودات والدخل وغير ذلك من الأملاك » .

الأملاك والموجودات والأموال التى تديرها الهيئة بمقتضى اتفاقية شيكاجو (و ــ أو) لمباشرتها المهام التى نص عليها فى نظامها .

(١) صدر القانون رقم ٨٢ لسنة ١٩٥٤ بالموافقة على هذا الاتفاق .

(٣) يقصد بعبارة « الدول الأعضاء » الدول الأطراف فى اتفاقية الطيران المدنى الدولى .

(٤) يقصد بعبارة « ممثلى الدول الأعضاء » ممثلو الدول الأعضاء فى هيئة الطيران المدنى الدولى ويقصد به كذلك المندوبون ونوابهم والمستشارون والخبراء والفنيون وسكرتاريو الوفود بما فيهم السكرتاريون الذين فى درجة تعادل السكرتاريين الثوالث فى البعثات الدبلوماسية ولكن دون أن يشمل ذلك الموظفين الكتابيين .

(٥) يقصد بعبارة « الهيئات الرئيسية أو الفرعية » الجمعية والمجلس ولجنة الملاحة الجوية ولجنة النقل الجوى وكافة الاجتماعات أو المؤتمرات التى تعقد فى منطقة الشرق الأوسط وتشمل كذلك فروع هذه الهيئات كما تشمل هيئة السكرتارية والمكتب الاقليمى فى القاهرة .

(٦) يقصد فى الأقسام الرابع والسادس والسادس عشر والسابع عشر بعبارات « حرية الاجتماع » أو « اجتماع الهيئة » كافة الاجتماعات النظامية للهيئات الرئيسية والفرعية كما يقصد بها جميع المؤتمرات والاجتماعات التى تدعو اليها الهيئة فى مصر بناء على دعوة منها تحت اشرافها .

المادة الثانية

الشخصية المعنوية

القسم الثانى : يكون للهيئة الشخصية المعنوية والأهلية القانونية ويكون لها على وجه خاص أهلية :

(١) التعاقد .

(ب) تملك الأموال الثابتة والمنقولة والتصرف فيها وفقاً لأحكام القوانين المصرية .

(ج) التقاضى .

المادة الثالثة

حرية العمل

القسم الثالث : يكون للهيئة وهيئاتها الرئيسية أو الفرعية فى مصر ذلك الاستقلال والحرية فى العمل اللذين تملكهما هيئة دولية طبقاً للعرف الدولى .

القسم الرابع : تتمتع الهيئة وهيئاتها الرئيسية أو الفرعية كما تتمتع الدول الأعضاء فيها وممثلوها فى علاقاتهم بالهيئة بحرية مطلقة فى الاجتماع بالمملكة) المصرية بما فى ذلك حرية المناقشة واتخاذ القرارات .

المادة الرابعة

الأملاك والأموال والموجودات

القسم الخامس : تتمتع الهيئة وأملاكها وموجوداتها فى مصر بالحصانة من أى اجراء قضائى ما لم يتنازل سكرتير عام الهيئة أو مدير مكتب الشرق الأوسط — بوصفه الممثل المرخص له بذلك ، عن هذا الحق صراحة فى أية حالة خاصة . ومن المتفق عليه مع ذلك أن هذا التنازل لا ينسحب على أى اجراء من اجراءات التنفيذ .

القسم السادس :

(١) تكون مصونة حرمة الأماكن الخاصة بالهيئة فى مصر أو أية أماكن أخرى فى مصر تشغلها الهيئة فيما يتعلق بعقد اجتماع تعقده فيها .

(٢) تتمتع هذه الأماكن وأملاك المنظمة وموجوداتها فى مصر بالحصانة من اجراءات التفتيش أو الاستيلاء أو المصادرة أو نزع الملكية أو أى اجراء من الاجراءات التنفيذية أو الادارية أو القضائية أو التشريعية ، وذلك فيما عدا أحوال نزع الملكية للمنفعة العامة على أن يكون ذلك مقابل تعويض عادل .

القسم السابع : تكون مصونة محفوظات الهيئة وبصفة عامة كافة الوثائق المملوكة لها أو التى تكون فى حيازتها فى مصر .

القسم الثامن :

(١) يجوز للهيئة أن تتلقى وأن تحوز أموالا وعملات ونقودا وأية قيم منقولة من أى نوع وأن تتصرف فيها بحرية سواء داخل مصر أو فيما يتعلق بصلاتها بالدول الأخرى .

(٢) يسرى هذا القسم أيضاً على الدول الأعضاء فى الهيئة فى علاقاتها مع الهيئة .

القسم التاسع : توفر الحكومة المصرية للهيئة عملة مصرية بأنسب الأسعار الرسمية تكفى لسد نفقات الهيئة فى مصر وفى الأجزاء الأخرى بمنطقة الشرق الأوسط .

القسم العاشر : تراعى الهيئة فى مباشرتها الحقوق الممنوحة لها بمقتضى القسم الثامن والتاسع أية ملاحظات تتقدم بها الحكومة المصرية إذا رأت أنها تستطيع اجابة هذه الملاحظات دون الاخلال بمصالحها .

القسم الحادى عشر : تعفى الهيئة وموجوداتها وايراداتها وغير ذلك من أملاكها مما يأتى :

(ا) من جميع الضرائب المباشرة وغير المباشرة ومن المتفق عليه مع ذلك أن الهيئة لن تطالب باعفائها من رسوم هى فى الواقع مقابل الخدمات التى تؤديها المرافق العامة .

(ب) من الرسوم الجمركية والأوامر الصادرة بحظر وتقييد الاستيراد بالنسبة لما تستورده الهيئة أو تصدره من السلع أو الأصناف التى تستعملها الهيئة فى مباشرتها لمهامها الرسمية على أنه من المفهوم أن مثل هذه السلع أو الأصناف المستوردة والتى يشملها هذا الاعفاء لا يجوز بيعها فى مصر أو التنازل عنها إلا بالشروط التى يتفق عليها مع الحكومة المصرية .

(ج) من الرسوم الجمركية والأوامر الصادرة بحظر أو تقييد الاستيراد والتصدير فيما يتعلق بالمطبوعات الخاصة بها .

القسم الثانى عشر : بالرغم من أن الهيئة فى حالة المشتروات الصغيرة لن تطالب كمبدأ عام باعفائها من رسوم الانتاج والرسوم الخاصة ببيع الأموال المنقولة أو الثابتة تؤلف جزءا من الثمن الواجب دفعه إلا أنه عند قيام الهيئة بمشتروات مهمة لأعمالها الرسمية تكون قد دفعت عنها أو تستحق عليها مثل هذه الرسوم فان الحكومة المصرية ستتخذ الترتيبات الادارية المناسبة للتنازل عن هذه الرسوم أو رد ما دفع منها .

المادة الخامسة

تسهيلات فى المواصلات

القسم الثالث عشر : تتمتع الرسائل الرسمية للهيئة فى مصر بمعاملة لا تقل عن المعاملة التى تمنحها مصر لأية حكومة أخرى بما فى ذلك

بعثتها الدبلوماسية وذلك فيما يتعلق بالأسبقية ورسوم وضرائب التخليص على البريد والرسائل البرقية سلكية أو لاسلكية والصور البرقية أوالمخابرات التليفونيةوغيرها من وسائل الاتصال وكذلك فيما يتعلق برسوم نشر الأنباء التى تذاع بالصحف أو بالراديو .

القسم الرابع عشر :

(١) لا يجوز فرض الرقابة على المراسلات الرسمية المعتمدة الخاصة بالهيئة .

(٢) يجوز للهيئة استعمال الرموز كما يجوز لها أن ترسل وتتسلم مكاتباتها بواسطة رسول خاص أو داخل حقائب مختومة تتمتع بنفس المزايا والحصانات الخاصة بالرسل والحقائب الدبلوماسية .

المادة السادسة

ممثلو الأعضاء

القسم الخامس عشر : يتمتع ممثلو الدول الأعضاء من غير المصريين فى المنشئات الرئيسية والفرعية التابعة للهيئة وفى المؤتمرات أو الاجتماعات التى تعقدها الهيئة ابان اضطلاعهم بأعمالهم أثناء سفرهم إلى مقر اجتماعهم وعودتهم منه بالمزايا والحصانات الآتية :

(ا) عدم جواز القبض عليهم أو حبسهم أو الحجز على أمتعتهم الشخصية كما يتمتعون بالحصانة من كافة الاجراءات القضائية لما يصدر عنهم من قول أو كتابة أو عمل بصفتهم الرسمية .

(ب) حرية كافة المحررات والوثائق .

(ج) الحق فى استعمال الرموز فى رسائلهم أو فى ارسال أو استلام المحررات أو الرسائل بواسطة رسول خاص أو داخل حقائب مختومة .

(د) حق اعفائهم وزوجاتهم من كافة القيود الخاصة بالهجرة والاجراءات الخاصة بقيد الأجانب والتزامات الخدمة الوطنية فى القطر المصرى .

(هـ) نفس التسهيلات التى تمنح لممثلى الحكومات الأجنبية الموفدين فى مأمورية رسمية مؤقتة فيما يتعلق بالنظم الخاصة بالعملة أو الصرف .

(و) نفس الحصانات والتسهيلات التى تمنح للممثلين الدبلوماسيين الذين فى درجتهم فيما يتعلق بأمتعتهم الخاصة .

(ز) وغير ذلك من المزايا والحصانات والتسهيلات التى لا تتعارض مع القواعد السالف ذكرها والتى يتمتع بها أعضاء البعثات الدبلوماسية الذين فى درجتهم ويستثنى من ذلك أنه لن يكون لهم حق المطالبة بالاعفاء من الرسوم الجمركية على الأشياء المستوردة (عدا ما يعتبر منها من أمتعتهم الشخصية) أو الاعفاء من الضرائب غير المباشرة أو الرسوم الخاصة بالبيع .

القسم السادس عشر : رغبة فى تحقيق حرية القول التامة فى اجتماعات الهيئة والاستقلال فى أداء الأعمال يظل ممثلو الدول الأعضاء فى الهيئة متمتعين بالحصانة القضائية فى القول والكتابة وكافة ما يصدر عنهم من الأعمال فى تأديتهم لوظائفهم حتى بعد زوال الصفة التمثيلية عنهم .

القسم السابع عشر : لا تعتبر المدد التى يقضيها ممثلو الدول الأعضاء فى الهيئة لتأدية أعمالهم أثناء اجتماع الهيئة فى القطر المصرى بمثابة مدد اقامة فيما يتعلق بحساب أى نوع من الضرائب إذا كان فرض ضريبة مترتباً على الاقامة .

القسم الثامن عشر : منح المزايا والحصانات لمندوبى الدول الأعضاء فى الهيئة ليس للمنفعة الشخصية للأفراد أنفسهم بل لتأمين استقلالهم فى تأدية مهامهم المتعلقة بالهيئة وعلى ذلك فليس للعضو الحق فحسب بل يقتضيه الواجب أن يرفع الحصانة عن مندوبيه فى أية حالة يرى العضو أن الحصانة تعوق سير العدالة وأنه يمكن رفع الحصانة دون الاخلال بالغرض الذى منحت من أجله . وفى الحالات المشابهة التى يكون الأشخاص المطلوب رفع الحصانة عنه أحد المعينين للخدمة بالمجلس التنفيذى للهيئة فان المجلس يخضع لنفس الواجب .

القسم التاسع عشر : على الهيئة كلما أمكن ذلك موافاة الحكومة المصرية مقدما بكشف بأسماء المندوبين الذين تدعوهم لحضور مؤتمراتها أو اجتماعاتها .

المادة السابعة

الخبراء الذين يندبون لمأموريات تخص الهيئة

القسم العشرون : الخبراء والمستشارون غير الواردين تحت القسم الأول (٤) أو الموظفون الذين تنطبق عليهم المادتان السادسة أو الثامنة على التوالى والذين يؤدون مأموريات للهيئة يمنحون المزايا والحصانات اللازمة لتأمين استقلالهم فى تأدية مهامهم أثناء قيامهم بمأمورياتهم

ويدخل فى ذلك مدة السفر التى تقتضيها مأمورياتهم ويتمتعون بصفة خاصة :

(ا) بالحصانة ضد القبض عليهم أو حبسهم أو حجز أمتعتهم الشخصية وبالحصانة القضائية بكافة أنواعها فيما يتعلق بالقول أو الكتابة أو ما يصدر عنهم من أعمال فى أثناء تأدية مأموريتهم ويستمر منح هذه الحصانة ضد الاجراءات القضائية حتى بعد انتهاء هؤلاء الأشخاص من مأمورياتهم فى الهيئة .

(ب) حرمة جميع المحررات والوثائق .

(ج) حق استعمال الرموز فى رسائلهم مع الهيئة واصدار أو استلام المحررات أو المراسلات المتبادلة بينهم وبين الهيئة بواسطة رسول خاص أو بداخل حقائب مختومة .

(د) باعفائهم وزوجاتهم من قيود الهجرة واجراءات قيد الأجانب والالتزامات الخاصة بالخدمة الوطنية فى مصر .

(هـ) نفس التسهيلات التى تمنح لممثلى الحكومات الأجنبية الموفدين فى مأموريات رسمية مؤقتة فيما يتعلق بالقيود الخاصة بالعملة أو الصرف .

(و) نفس الحصانات والتسهيلات التى تمنح لرجال البعثات الدبلوماسية فيما يتعلق بأمتعتهم الشخصية .

القسم الحادى والعشرون : تمنح المزايا والحصانات للخبراء لصالح الهيئة لا لمصلحة الأشخاص أنفسهم وللسكرتير العام الحق بل والواجب أن يرفع الحصانة عن أى خبير فى أية حالة يرى فيها أن الحصانة قد تعوق سير العدالة وأنه يمكن رفعها دون الاضرار بمصالح الهيئة .

المادة الثامنة

الموظفون

القسم الثانى والعشرون : على السكرتير العام أو مدير مكتب الشرق الأوسط بصفته الممثل المعتمد للسكرتير العام أن يبلغ الحكومة المصرية من وقت لآخر فئات وأسماء الموظفين الذين تنطبق عليهم أحكام هذه المادة والمادة التاسعة .

القسم الثالث والعشرون :

١ — يتمتع موظفو الهيئة بصرف النظر عن جنسيتهم .

(ا) بالحصانة القضائية فيما يتعلق بالقول أو الكتابة وكل مايؤدونه من أعمال بصفتهم الرسمية .

(ب) بالاعفاء من الضرائب فيما يتعلق بماهياتهم ومرتباتهم التى تدفعها لهم الهيئة .

٢ — وعلاوة على ذلك يتمتع موظفو الهيئة من غير المصريين :

(ا) باعفائهم وزوجاتهم وأعضاء عائلاتهم الذين يعولونهم من قيود الهجرة واجراءات قيد الأجانب .

(ب) بمنحهم نفس المزايا التى يتمتع بها موظفو البعثات الدبلوماسية الذين فى درجتهم المقيمين بالقطر المصرى فيما يتعلق بتسهيلات النقـــد .

(ج) منحهم وزوجاتهم وأعضاء عائلاتهم الذين يعولونهم نفس التسهيلات للعودة إلى أوطانهم التى تمنح لموظفى البعثات الدبلوماسية الذين فى درجاتهم ابان الأزمات الدولية .

(د) بالاعفاء من الرسوم الجمركية على مايستحضرونه من أثاث وأمتعة وقت استلامهم وظيفتهم بالقطر المصرى أو عند تعيينهم بها .

(هـ) الحق فى استيراد سيارة كل ثلاث سنوات دون دفع رسوم جمركية عليها على أن يكون مفهوما أن هذه الرسوم تصبح واجبة الأداء فى حالة بيع السيارة أو التصرف فيها لشخص لايتمتع بهذا الاعفاء فى خلال ثلاث سنوات من استيرادها .

القسم الرابع والعشرون :

(١) يعفى موظفو الهيئة من التزامات الخدمة الوطنية بالقطر المصرى على أنه بالنسبة للموظفين من المصريى الجنسية فان هذا الاعفاء يقتصر على الذين درجت أسماؤهم لأسباب تتعلق بتأدية واجباتهم ضمن كشف يعده السكرتير العام أو مدير مكتب الشرق الأوسط بصفته ممثله المعتمد تقره الحكومة المصرية .

(٢) وفى حالة استدعاء غير هؤلاء من موظفى الهيئة للخدمة الوطنية فعلى الحكومة المصرية بناء على طلب السكرتير العام أو مدير مكتب الشرق الأوسط بصفته ممثله المعتمد أن تؤجل على قدر ماتستطيع استدعاء من تدعو حاجة العمل لبقائهم من هؤلاء الموظفين منعا من تعطيل الأعمال الهامة تعطيلا خطيرا

القسم الخامس والعشرون : علاوة على المزايا والحصانات المنوه عنها بالقسم الثالث والعشرين يمنح رئيس المجلس والسكرتير العام ووكيله ومساعدوه ومدير مكتب الشرق الأوسط ووكيله هم وزوجاتهم وأطفالهم القصر المزايا والحصانات والاعفاءات والتسهيلات التى تمنح للمبعوثين الدبلوماسيين بمقتضى القانون الدولى والعرف الدولى .

القسم السادس والعشرون : المزايا والحصانات التى تمنح للموظفين هى لصالح الهيئة وليس لمصلحتهم الشخصية وللسكرتير العام الحق بل ويقتضيه الواجب أن يرفع الحصانة عن أى موظف فى أية حالة يرى أنها تعوق سير العدالة وأنه يمكن رفعها دون الاضرار بمصالح الهيئة .

المادة التاسعة

التأشيرات وتصاريخ الاقامة وتذاكر مرور هيئة الأمم المتحدة والتسهيلات الأخرى

القسم السابع والعشرون :

(١) تتخذ الحكومة المصرية كافة الاجراءات اللازمة لتسهيلات الدخول والاقامة فى القطر المصرى ومبارحته لجميع الأشخاص الذين لديهم أعمال رسمية تتصل بالهيئة أى :

(ا) مندوبى الدول الأعضاء مهما كانت العلاقة بين القطر المصرى والقطر المختص .

(ب) الخبراء والمستشارين الذين يؤدون مأموريات للهيئة بغض النظر عن جنسياتهم .

(ج) موظفى الهيئة .

(د) غير هؤلاء من الأشخاص الذين تستدعيهم الهيئة بغض النظر عن جنسياتهم .

(٢) لاتسرى على الأشخاص المنوه عنهم فى هذا القسم لوائح البوليس التى من شأنها تقييد دخول الأجانب للقطر المصرى أو تنظيم أحوال اقامتهم .

(٣) تقوم الحكومة المصرية باعطاء السفارات والمفوضيات والقنصليات فى الخارج تعليمات عامة مقدما لمنح تأشيرة لكل طالب يقدم جواز سفر صالح أو مايعادله من تذكرة مرور واثبات شخصية ومستند يثبت صلته الرسمية بالهيئة وذلك بغير ابطاء أو فترة انتظار وبدون حاجة لحضوره شخصيا أو دفع أية رسوم .

(٤) تطبيق أحكام هذا القسم على الزوجة والأقارب الذين يعولهم الطالب اذا كانوا يعيشون معه ولايزاولون مهنة أو حرفة مستقلة .

القسم الثامن والعشرون : تعترف الحكومة المصرية بتذاكر المرور الخاصة بهيئة الأمم المتحدة التى تصرف لموظفى الهيئة طبقا للترتيبات الادارية المتفق عليها بين سكرتير عام الهيئة وسكرتير عام هيئة الأمم المتحدة

القسم التاسع والعشرون : يمنح رئيس المجلس والسكرتير العام ومساعدوه ومدير مكتب الشرق الأوسط ومديرو الهيئة وضباط الاتصالات الخارجية المسافرون فى مهامها الرسمية نفس التسهيلات التى تمنح للمبعوثين الدبلوماسيين .

القسم الثلاثون :

(١) يزود المقر الذى يوضع تحت تصرف الهيئة بالتيار الكهربائى والمياه والغاز ووسائل تصريف القاذورات وفى حالة عطل احدى هذه الخدمات أو كلها لأسباب قهرية فيكون لمطالب الهيئة لدى الحكومة المصرية نفس الأهمية التى لمصالحها الخاصة .

(٢) تضمن الحكومة المصرية توفير الادارة البوليسية اللازمة لحماية مقر الهيئة والمحافظة على النظام فى الأماكن المجاورة له مباشرة وتقوم الحكومة المصرية بناء على طلب السكرتير العام بتقدير القوة التى تلزم من رجال البوليس للمحافظة على النظام داخل المبانى .

المادة العاشرة

تأمين الحكومة المصرية

القسم الحادى والثلاثون :

(١) ليس فى هذه الاتفاقية مايؤثر فى حق الحكومة المصرية فى اتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة لأمن مصر .

(٢) على الحكومة المصرية اذا ارتأت ضرورة تطبيق الفقرة الأولى من هذه المادة أن تسارع بالاتصال بهيئة الطيران المدنى الدولى بقدر ماتسمح لها الظروف لكى يتفقا على الاجراءات اللازمة لحماية مصالح هيئة الطيران المدنى الدولى .

(٣) على هيئة الطيران المدنى الدولى أن تتعاون مع السلطات المصرية لتجنب أى اضرار بأمن مصر قد ينجم عن نشاط الهيئة .

المادة الحادية عشرة

التعاون وفض المنازعات

القسم الثانى والثلاثون : على الهيئة أن تتعاون فى جميع الأحوال مع السلطات المختصة فى الحكومة المصرية لتسهيل سير العدالة وضمان مراعاة اللوائح البوليسية والحيلولة دون اساءة استخدام المزايا والحصانات والتسهيلات المشار اليها بهذه الاتفاقية .

القسم الثالث والثلاثون : يجب على الهيئة أن تقرر الوسائل الملائمة لفض :

(ا) المنازعات الناشئة عن التعاقد وغيرها من المنازعات المتعلقة بالقانون الخاص التى تكون الهيئة طرفا فيها .

(ب) المنازعات التى يكون أحد موظفى الهيئة المتمتع بحكم مركزه الرسمى بالحصانة طرفا فيها اذا لم يرفع السكرتير العام الحصانة عنه طبقا لأحكام القسم السادس والعشرين .

القسم الرابع والثلاثون : كل خلاف يقع بين الهيئة والحكومة المصرية فى تفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية أو أى ترتيب أو اتفاق اضافى ولا يمكن تسويته بالمفاوضات يرفع للفصل فيه إلى مجلس يؤلف من ثلاث محكمين تعين أولهم الحكومة المصرية ويعين الثانى السكرتير العام للهيئة ويعين الثالث وهو كبير المحكمين رئيس محكمة العدل الدولية مالم يتفق الطرفان فى أية حالة معينة على وسيلة أخرى لتسويته .

المادة الثانية عشرة

أحكام ختامية

القسم الخامس والثلاثون : تصبح هذه الاتفاقية نافذة بمجرد أن تبرمها الحكومة المصرية طبقا لأوضاعها الدستورية وأن تقرها الجمعية العمومية لهيئة الطيران المدنى الدولى .

القسم السادس والثلاثون : بعد أن تصبح هذه الاتفاقية نافذة المفعول تسجل الهيئة تطبيقا للمادة ٧ من اللائحة الخاصة بتسجيل الاتفاقيات واتفاقيات الملاحة الدولية التى تعقد مع هيئة الطيران المدنى الدولى والتى أقرها المجلس المذكور بتاريخ أول أبريل سنة ١٩٤٩ وذلك بالتطبيق لأحكام المادتين ٨١ و٨٣ من اتفاقية شيكاجو ويقوم السكرتير العام للهيئة بابلاغها للسكرتير العام لهيئة الأمم المتحدة لتسجيلها تطبيقا للمادة الأولى من اللائحة التى أقرتها الجمعية العامة للأمم المتحدة فى ١٤ ديسمبر سنة ١٩٤٦ وذلك تطبيقا للمادة ١٠٢ من ميثاق هيئة الأمم المتحدة .

القسم السابع والثلاثون : يجوز اعادة النظر فى هذه الاتفاقية بناء على طلب أحد الطرفين وفى هذه الحالة يتشاور الطرفان فى أمر التعديلات المطلوب ادخالها على أحكامها فاذا لم تؤد المفاوضات إلى اتفاق فى خلال سنة فلأحد الطرفين أن يلغى هذه الاتفاقية بعد عامين من الانذار بذلك .

تأييدا لما تقدم اعتمدت هذه الاتفاقية ووقع عليها بمدينة القاهرة فى اليوم السابع والعشرين من شهر أغسطس سنة ١٩٥٣ من نسختين واحدة باللغة الفرنسية ومثلها باللغة الانجليزية وكلا النصين رسمى وقد سلمت صورة من هذه الاتفاقية إلى ممثل الحكومة المصرية والأخرى إلى السكرتير العام لهيئة الطيران المدنى الدولى .

عن الحكومة المصرية	عن هيئة الطيران المدنى الدولى
محمود فوزى	**لى فيقر**
وزير الخارجية	**مدير مكتب المنظمة الدولية للطيران بالقاهرة**

مجلس الوزراء

وافق مجلس الوزراء على الاتفاقية المبرمة بين الحكومة المصرية وبين هيئة الطيران المدنى الدولى بشأن الامتيازات والحصانات والتسهيلات بجلسته المنعقدة فى مساء يوم الأربعاء ١٧ فبراير سنة ١٩٥٤ وصدر بذلك القانون رقم ٨٢ لسنة ١٩٥٤ بتاريخ ٢٠ فبراير سنة ١٩٥٤ ونشر فى عدد الوقائع المصرية رقم ١٤ مكرر غير اعتيادى بتاريخ ٢٠ فبراير سنة ١٩٥٤ صفحة ٢ (ض . ص)

١١ – المعاهدات الصحية

للملاحة الجوية

لاهاى ١٩٣٣

وجنيف ١٩٥١

CONVENTIONS SANITAIRES

POUR

LA NAVIGATION AÉRIENNE

1933

1951

قانون رقم ٢٢ لسنة ١٩٣٤

بالموافقة على المعاهدة الصحية الدولية للملاحة الجوية[1] المؤرخة فى ١٢ أبريل سنة ١٩٣٣

نحن . . .

قرر مجلس الشيوخ ومجلس النواب القانون الآتى نصه، وقد صدقنا عليه وأصدرناه .

مادة وحيدة — ووفق على المعاهدة الصحية الدولية للملاحة الجوية المؤرخة فى ١٢ أبريل سنة ١٩٣٣ والتى وقعتها مصر فى ٨ نوفمبر سنة ١٩٣٣ والملحقة بهذا القانون .

نأمر بأن يبصم هذا القانون بخاتم الدولة وأن ينشر فى الجريدة الرسمية وينفذ كقانون من قوانين الدولة ،

صدر بسراى القبة فى ٢٥ صفر سنة ١٣٥٣ (الموافق ٨ يونيه سنة ١٩٣٤)

---

(١) نشر فى الوقائع المصرية فى ١١ يونيه سنة ١٩٣٤ العدد ٥٠

مرسوم (١)

باصدار المعاهدة الصحية الدولية للملاحة الجوية المؤرخة ١٢ ابريل سنة ١٩٣٣

نحن ...

بناء على ما عرضه علينا وزير الخارجية ، وموافقة رأى مجلس الوزراء ؛

رسمنا بما هو آت :

مادة ١ — يعمل ابتداء من أول أغسطس سنة ١٩٣٥ بالمعاهدة الصحية الدولية للملاحة الجوية الملحق نصها المؤرخة ١٢ ابريل سنة ١٩٣٣ بلاهاى والتى ووفق عليها بالقانون رقم ٢٢ سنة ١٩٣٤ وتم إيداع وثيقة تصديق الحكومة المصرية عليها ، محفوظات الحكومة الهولاندية .

مادة ٢ — على وزراء الداخلية والمالية والمواصلات والخارجية، تنفيذ هذا المرسوم ، كل فيما يخصه .

صدر بسراى القبة فى ٦ صفر (٩ مايو سنة ١٩٣٥)

رئيس مجلس الوزراء ووزير الداخلية
محمد توفيق نسيم

وزير الخارجية	وزير المواصلات	وزير المالية
العزيز عزت	عبد المجيد عمر	أحمد عبد الوهاب

(١) قانون رقم ٣٢ لسنة ١٩٣٤ بالتصديق على هذه الاتفاقية صدر بتاريخ ٧ يونيو سنة ١٩٣٤ .

الاتفاقية الصحية الدولية[1]

للملاحة الجوية

الموقع عليها بلاهاى فى ١٢ ابريل سنة ١٩٣٣

قد وافق المندوبون المفوضون الموقعون أدناه والمزودون من قبل[2] حكوماتهم بالسلطة التامة المعترف بصحتها شكلا وم... على الأحكام الآتية بعد التى وضعت بقصد تقرير نظام للمراقبة الصحية للملاحة الجوية بموجب اتفاق يعقدونه فيما بينهم[3] :

الجزء الأول

أحكام عامة[4]

المادة الأولى

تنفيذاً لأحكام هذه الاتفاقية قد وافقت الدول المتعاقدة العليا على التعاريف الآتية :

(أولا) تطلق كلمة « طائرة » على كل آلة يمكنها البقاء فى الجو بتأثير رد فعل الهواء وتكون معدة للملاحة الجوية . (Aéronef)

ولا تطبق هذه الاتفاقية إلا على الطائرات المذكورة بعد :

١ — الطائرات التى يكون محل قيامها ومحل نزولها النهائى موجودين فى أراض مختلفة .

(1) La Convention Sanitaire Internationale pour laNavigation Aérienne, 12 avril 1933.

(٢) مصر والبلجيك وفرنسا وبريطانيا وارلنده الشمالية وإيطاليا ولبنان ومراكش وموناكو وهولنده وبولونيا ورومانيا وسوريا وتونس .

(٣) هذه الاتفاقية الصحية الدولية للطيران قد عدلت أخيرا باللائحة الدولية رقم ٢ من المنظمة العالمية للصحة وذلك بتاريخ ٢٥ مايو سنة ١٩٥١ الموقعة بجينيف .

(٤) راجع أحكام هذه الإتفاقية وما ألحق بها من تعديل دولى فى مؤلف الميجور بومون عن قوانين الطيران لرنده . طبعة ١٩٥١ ص ٥٧٦ (ض . ص)

٢ ـ الطائرات التى وإن كان محل قيامها ومحل نزولها النهائى موجودين فى أرض واحدة إلا أنها تنزل أثناء سفرها فى محطة متوسطة فى أرض أخرى [1] .

٣ ـ الطائرات التى تطير فوق عدة أراض بدون نزول . سواء كانت هذه الأراضى تحت سيادة أو تبعية أو انتداب أو سلطة ذات الدولة أو دول مختلفة .

(ثانيا) يقصد بعبارة (مطار مرخص به [2]) المطار الجمركى أو غيره المعين خصيصاً بهذه الصفة بمعرفة السلطة المختصة فى البلد الموجود به والذى يجوز للطائرات ان تنزل فيه لأول مرة عند دخولها إحدى الأراضى وتقوم منه للسفر من هذه الأرض .

(ثالثا) يقصد بعبارة « مطار صحى [3] » المطار المرخص به والمنظم والمجهز طبقاً لأحكام المادة الخامسة من هذه الاتفاقية والذى عين بهذه الصفة بمعرفة السلطة المختصة فى البلد .

(رابعاً) تشمل عبارة « عمال الطائرة » équipage كل شخص له وظيفة تتعلق بقيادة الطائرة أو سلامة طيرانها أو يكون مستخدماً فى الطائرة بأى صفة كانت لخدمتها أو لخدمة الركاب أو الشحنة .

(خامسا) تطلق عبارة « دائرة طيران » Circonseription على جزء من الأرض محدد تحديداً تاماً كالاقليم أو الحكومة أو المركز أو المقاطعة أو القسم أو الجزيرة أو الناحية أو المدينة أو الحى من مدينة أو القرية أو الميناء أو مقر جماعة من السكان الخ . مهما كانت مساحة أو عدد سكان هذه الأجزاء من الأراضى .

ويجوز اعتبار المطار دائرة طيران بالشروط المبينة بالمادة الثامنة من هذه الاتفاقية .

---

(1) Une escale intermédiaire.

(2) Aérodrome autorisé.

(3) Aérodrome sanitaire.

(سادسا) كلمة «ملاحظة» observation معناها عزل الأشخاص في مكان مناسب ، وكلمة «مراقبة» Surveillance معناها أن الأشخاص ليسوا معزولين وان لهم حرية الانتقال من مكان لآخر ولكن يبلغ عنهم للسلطة الصحية فى الجهات المختلفة التى يتوجهون اليها ويكونون خاضعين الكشف عليهم طبياً لتقرير حالتهم الصحية .

(سابعا) كلمة «يوم» jour يقصد بها فترة من الزمن مقدارها ٢٤ ساعة .

المادة الثانية

كل ما يتعلق بالمطارات فى هذه الاتفاقية يجب اعتباره — بعد ادخال التغيير اللازم عليه — منطبقاً على الأماكن المعدة لنزول الطائرات المائية والآلات المشابهة لها .

القسم الأول

المطارات بصفة عامة ومستخدموها[1]

المادة الثالثة

تتعهد كل دولة من الدول المتعاقدة العليا بأن توجد فى مطاراتها المرخص بها نظاماً صحياً يتناسب مع المقتضيات العادية للوقاية ويشمل هذا النظام على الأقل، عمل ترتيبات محدودة تكفل الحصول على معاونة طبيب كلما استدعت الحال وجوده لإجراء التفتيش الطبي المنصوص عليه فى هذه الاتفاقية .

المادة الرابعة

من حق كل دولة عليا متعاقدة مع مراعاة اخطار الأمراض المعدية التى يمكن أن تتعرض لها أراضيها ،أن تقرر ما إذا كانت ستنشىء

(1) Des Aérodromes et de leur personnel.

مطارات صحية أم لا . وما هى المطارات المرخص بها التى ستختار لهذا الغرض .

المادة الخامسة

يجب أن يكون تحت تصرف المطار الصحى فى كل وقت ما يأتى :

(ا) قسم صحى منظم يكون به طبيب واحد على الأقل وعامل أو عدة عمال صحيين مع العلم بأنه لا يتحتم أن يكون هذا الطبيب وهولاء العمال موجودين دائماً فى المطار .

(ب) محل لتوقيع الكشف الطبى .

(ج) الأدوات اللازمة لأخذ وإرسال الأشياء المشتبه فيها إلى أحد المعامل لفحصها فيه إذا لم يكن فى الإمكان إجراء هذا الفحص محلياً .

(د) الوسائل التى يستطاع بها عند اللزوم،عزل المرضى ونقلهم ومعالجتهم وعزل المخالطين فى مكان منفصل عن المرضى وإجراء كل احتياط وقائى آخر فى أماكن مناسبة سواء داخل المطار أو بجواره .

(ه) الأدوات الضرورية لإجراء التطهير وإبادة الحشرات والجرذان عند اللزوم وكذا لتنفيذ الاحتياطات الأخرى المقررة فى هذه الاتفاقية

ويجب أن يكون المطار مزوداً بجهاز لتوريد ماء صالح للشرب وغير مشتبه فى تلوثه ويكون بمقدار كاف وأن يوجد بالمطار نظام تتوفر فيه جميع شروط السلامة الممكنة لإزالة الفضلات والقاذورات ومياه الاستعمال ويجب أن يكون المطار بقدر الإمكان بمأمن من وصول الجرذان إليه . à l'abri des rats.

المادة السادسة

طبيب المطار الصحى يجب أن يكون موظفا تابعاً للسلطة الصحية المختصة أو مقبولا لديها .

المادة السابعة

يجب على كل دولة من الدول المتعاقدة العليا أن ترسل كشفا بالمطارات الصحية الموجودة بها إما إلى المكتب الدولى للصحة[1] العامة أو إلى اللجنة الدولية للملاحة الجوية[2] لأجل تبليغه إلى الدول المتعاقدة العليا الأخرى والمكتب واللجنة المذكوران يقومان بتبادل المعلومات الواردة لهما بهذه الصفة ويجب أن يشتمل التبليغ فيما يتعلق بكل مطار على بيانات خاصة بموقع المطار وبالأجهزة الصحية الموجودة فيه وبمستخدميه الصحيين . وأما فيما يتعلق بالدول المتعاقدة العليا التى انضمت إلى القانون الصحى للاتحاد الأمريكى فان الإخطار المنصوص عليه بهذه المادة وكذلك بالمواد ٨ ، ٣٧ ، ٤٠ ، ٥٨ ، ٥٩ ، ٦٠ من هذه الاتفاقية يمكن إجراؤه بواسطة المكتب الصحى للاتحاد الأمريكى[3] .

المادة الثامنة

لكى يمكن اعتبار المطار الصحى « دائرة طيران » فيما يتعلق بالتبليغ عن الأمراض المعدية ولتطبيق الأحكام الأخرى الواردة بهذه الاتفاقية يجب إجراء ما يأتى :

١ — أن ينظم المطار بكيفية تسمح للسلطة المختصة بمراقبة أى شخص يدخله أو يخرج منه .

٢ — فى حالة وجود مرض من الأمراض المبينة بالمادة ١٨ من هذه الاتفاقية فى الأرض المجاورة يجب أن يمنع من دخول المطار كل شخص مشتبه فى تلوثه ويكون قادما بأى طريق خلاف الطريق الجوى

(1) L'Office international d'higiène publique.
(2) La Commission Internationale de la Navigation Aérienne.
(3) Bureau sanitaire pan-américain.

وأن تتخذ الاجراءات التى تراها السلطة المختصة كافية لمنع تعرض الأشخاص المقيمين بالمطار أو الذين يمرون به لخطر العدوى سواء بمخالطتهم للأشخاص الموجودين خارج المطار أو بأية طريقة أخرى .

ولكى يمكن اعتبار المطار المرخص به والذى ليس مطاراً صحياً إنه دائرة طيران أيضا يجب علاوة على ذلك أن يكون — بحسب موقعه التوبغرافى (١) بمأمن من الوجهة العملية من إمكان تلوثه بالأمراض . (٢)

وعلى الدول المتعاقدة العليا أن تخطر المكتب الدولى للصحة العامة عن المطارات التى عينت بصفة دائرة طيران طبقاً لنص هذه المادة — ويقوم هذا المكتب بتبليغ ذلك للدول المتعاقدة العليا الأخرى وللجنة الدولية للملاحة الجوية .

القسم الثانى

المستندات الصحية الخاصة بالسفر فى الطائرة (٣)

المادة التاسعة

يجب أن تدرج البيانات الآتية فى دفتر السفر تحت عنوان « ملاحظات » :

١ — الأمور ذات الصفة الصحية التى حدثت فى الطائرة أثناء السفر .

٢ — الإجراءات الصحية التى اتخذت نحو الطائرة قبل قيامها أو أثناء وجودها فى المحطات المتوسطة تنفيذاً لأحكام هذه الاتفاقية .

٣ — وعند اللزوم تدرج به البيانات الخاصة بظهور أحد الأمراض المعدية المشار اليها فى الجزء الثالث من هذه الاتفاقية فى البلد الذى تقوم منه الطائرة . والمقصود من إدراج هذه البيانات هو تسهيل الأبحاث

---

(1) Sa situation topographique.
(2) A l'abri de toute possibilité de contamination.
(3) Documents sanitaires de bord.

الطبية التى يجوز إجراؤها فيما يتعلق بالركاب القادمين على الطائرة من أرض أخرى .

ولهذا الغرض يجب على حكومة كل بلد خال من هذه الأمراض — يظهر فيه أحدها، أن ترسل البيانات اللازمة للسلطات المختصة فى جميع مطاراتها المرخص بها وذلك بخلاف الطرق الأخرى التى هى ملزمة أن تبلغ بواسطتها البلاد الأخرى عن حصول إصابات بهذا المرض وعن طبيعتها — ويجب على هذه السلطات أن تدرج هذه البيانات فى دفاتر السفر (١) عند قيام الطائرة وذلك فى مدة ١٥ يوما من تاريخ وصول البلاغ الأول ولا تلزم الطائرات بأن يكون لها باتنتات صحية وعلى السلطات المختصة بالمطار أن تراجع البيانات المدونة فى دفتر السفر تنفيذاً لأحكام هذه المادة وتشهد بصحتها مجانا .

القسم الثالث

البضائع والبريد (٢)

المادة العاشرة

علاوة على الإجراءات المبينة فى المواد : ٢٥ ، ٢٩ ، ٣٣ ، ٤٢ ، ٤٤ ، ٤٧ ، ٤٩ ، ٥١ من هذه الاتفاقية، يجوز أن تتخذ نحو البضائع الموجودة فى الطائرات الإجراءات التى تطبق قانونا فى البلد على البضائع المجلوبة بأية وسيلة من وسائل النقل .

المادة الحادية عشرة

الخطابات والمكاتبات والمطبوعات والكتب والجرائد وأوراق الأعمال وطرود البريد وكل رسالات البريد لاتتخذ نحوها أية إجراءات إلا اذا احتوت على أشياء تكون فى الظروف المنصوص عليها فى المادة ٣٣ من هذه الاتفاقية .

الجزء الثانى

النظام الصحى المعتاد تطبيقه (١)

المادة الثانية عشرة

للطبيب الملحق فى المطارات الصحية أو المرخص بها أن يكشف — إما قبل سفر الطائرة أو بعد نزولها — على المسافرين وعمال الطائرة بقصد معرفة حالتهم الصحية اذا كانت الظروف تبرر هذا الإجراء.

ومع ذلك يجب إجراء هذا الكشف فى الوقت الذى تتخذ فيه إجراءات البوليس والجمرك العادية حتى لايترتب عليه أى تأخير ولكى لايعوق الاستمرار فى السفر ولا يجب أن يترتب عليه تحصيل أى رسم وذلك مع الاحتفاظ بحق مجلس الصحة البحرية والكورنتينات بمصر فى تحصيل الرسوم (٢) المنصوص عليها فى نظامه الخاص به.

المادة الثالثة عشرة

مع جواز نقل المرضى فى طائرة خاصة بهم، يجوز للسلطة المختصة فى كل مطار، أن تمنع بناء على رأى الطبيب الملحق بالمطار ركوب الأشخاص الذين تظهر عليهم أعراض أمراض معدية.

وفى حالة عدم وجود طبيب فى المطار، يجوز للسلطة المختصة فى المطار أن تؤجل سفر هؤلاء الأشخاص لحين أخذ رأى طبيب بشأنهم.

المادة الرابعة عشرة

محظور على الطائرة أثناء الطيران، أن تلقى أو تسمح بالقاء أى مواد يمكن أن يتسبب عنها ظهور أمراض معدية.

---

(1) Régime sanitaire couramment applicable.
(2) Des percevoir les taxes prévues.

المادة الخامسة عشرة

فى حالة اضطرار قائد الطائرة (١) لإنزال مريض يجب عليه — بقدر الإمكان — إخطار مطار الوصول بذلك قبل نزول الطائرة بوقت كاف.

المادة السادسة عشرة

فى حالة وجود إصابة فى الطائرة بمرض معد غير منصوص عليه فى الجزء الثالث من هذه الاتفاقية والتأكد من طبيب المطار من هذه الإصابة، تتخذ نحو الطائرة الإجراءات العادية الجارى اتخاذها فى البلد الموجود به المطار — ويجوز انزال المريض — وفى حالة ما اذا رأت السلطة الصحية المختصة لزوماً لذلك يجب عزله فى مكان مناسب — أما الركاب الآخرون وعمال الطائرة فلهم الخيار فى الاستمرار فى السفر بعد توقيع الكشف الطبى عليهم واتخاذ الإجراءات الصحية المناسبة نحوهم عند اللزوم.

وما كان من هذه الإجراءات الصحية واجب التنفيذ فى المطار يجب تنفيذه فى نفس الوقت الذى تنفذ فيه إجراءات البوليس والجمرك حتى لا تحجز الطائرة (٢) إلا لأقصر وقت ممكن.

المادة السابعة عشرة

فيما عدا الأحوال المنصوص عليها خصيصاً فى هذه الاتفاقية، تعفى الطائرات سواء فى مطارات المحطات المتوسطة أو فى مطار الوصول من الإجراءات الصحية.

---

(1) Le commandant de l'aéronef.
(2) Retenir l'aéronef.

الجزء الثالث

النظام الصحى الذى يطبق فى حالة حدوث بعض الامراض

المادة الثامنة عشرة

الأمراض المبينة فى هذا الجزء من الاتفاقية والتى يجب أن تسرى عليها الأحكام المنصوص عليها فيه هى : الطاعون ، الكوليرا ، الحمى الصفراء ، التيفوس الطفحى ، الجدرى .(١)

المادة التاسعة عشرة

تنفيذاً لأحكام هذه الاتفاقية قد قررت مدة تفريخ هذه الأمراض كما يأتى :

ستة أيام للطاعون .

خمسة أيام للكوليرا .

ستة أيام للحمى الصفراء .

اثناعشر يوماً للتيفوس الطفحى .

أربعة عشر يوماً للجدرى .

المادة العشرون

يجب على المصالح العليا للصحة، أن تبلغ المطارات الصحية والمطارات المرخص بها الموجودة فى بلاد كل منهما ، جميع البيانات الواردة

(1) La peste, le choléra, la fièvre jaune, le typhus exanthématique et la variole.

فى البلاغات والإخطارات التى ترد لها من المكتب الدولى للصحة العامة عن الأمراض الوبائية (ومن المكاتب الاقليمية التى عقدت اتفاقات معها بهذا الشأن) تنفيذاً لأحكام الاتفاقية الدولية الصحية المنعقدة فى ٢١ يونيه سنة ١٩٢٦ والتى (أى البيانات) يكون لها تأثيرعلى المراقبة الصحية التى تتخذ فى هذه المطارات .

المادة الحادية والعشرون

الإجراءات المنصوص عليها فى هذا الجزء من الاتفاقية يجب اعتبارها الحد الأقصى لهذه الإجراءات وهو الحد الذى يجوز للدول المتعاقدة العليا أن تضع فى مداه،النظام الخاص بمعاملة الطائرات . ومن حق كل دولة من الدول المتعاقدة العليا،أن تقرر اذا كان من الضرورى تطبيق إجراءات فى حدود هذه الاتفاقية على واردات دائرة طيران أجنبية أو مطار أجنبى .

ويجب بهـذا الشأن أن تراعى كل المراعاة، المعلومات الواردة والإجراءات السابق اتخاذها تنفيذاً لأحكام المادة ٥٤ الآتية بعد .

المادة الثانية والعشرون

.لتنفيذ الأحكام الواردة فى هذا الجزء تعتبر دائرة الطيران موبوءة(١) اذا كانت توصف بهذه الصفة بحسب نصوص الاتفاقية الصحية الدولية المعقودة بتاريخ ٢١ يونية سنة ١٩٢٦ *

(*) طبقا للمادة العاشرة والفقرة الأولى من المادة ١١ من الاتفاقية الصحية الدولية المعقودة فى ١١ يونيه سنة ١٩٢٦ تعتبر دائرة الطيران أنها موبوءة بأحد الأمراض المنصوص عليها فيها إذا حدثت — فيما يتعلق بالطاعون والحمى الصفراء — أول اصابة بأحد هذين المرضين واتضح أنها غير وافدة من الخارج أو إذا حدثت فيما يتعلق بالكوليرا — اصابات بها وتكونت عن حدوثها بؤرة لعدوى هذا المرض ، أى إذا ثبت من ظهور اصابات جديدة بالكوليرا خارجا عن دائرة الاصابات الأولى أنه لم يمكن حصر انتشار المرض فى المكان الذى ظهر به فى بادىء

الباب الأول

الأحكام التى تنفذ فى حالة ظهور الطاعون أو الكوليرا أو التيفوس الطفحى أو الجدرى

القسم الأول

الإجراءات التى تتخذ عند قيام الطائرة [(١)]

المادة الثالثة والعشرون

الإجراءات التى تتخذ عند قيام الطائرة من دائرة طيران موبوءة بأحد الأمراض المنصوص عليها فى هذا الباب هى الآتية :

١ — تنظيف الطائرة تنظيفا تاما ولا سيما الأجزاء القابلة للتلوث [(٢)] .

٢ — توقيع الكشف الطبى على ركاب الطائرة وعمالها [(٣)] .

٣ — إبعاد كل شخص تظهر عليه أعراض أحد الأمراض المنصوص عليها وكذا إبعاد الأشخاص المخالطين للمرضى ويكونون فى حالات يتسبب عنها نقل عدوى المرض .

٤ — الكشف على الأمتعة الشخصية وهذه لايجوز قبولها فى الطائرة إلا اذا كانت فى حالة نظافة كافية .

٥ — فيما يتعلق بالطاعون يجب إجراء عملية إبادة الجرذان اذا كان هناك مايدعو للشك فى وجود جرذان بالطائرة .

٦ — فيما يتعلق بالتيفوس الطفحى يجب إجراء عملية إبادة الحشرات ويقصر إجراء هذه العملية على الأشخاص الذين يجوز — على أثر توقيع الكشف الطبى عليهم — اعتبارهم واسطة لنقل عدوى المرض وعلى أمتعة هؤلاء الأشخاص وتدون فى مستندات الطائرة التأشيرات المنصوص عليها بالمادة التاسعة .

---

(1) Mesures au départ.
(2) Se prêter à la contamination.
(3) Passagers et de l'équipage.

القسم الثاني

الاجراءات التي تتخذ عند الوصول [1]

المادة الرابعة والعشرون

يجوز للطائرات حتى ولو كانت قادمة من دائرة طيران موبوءة بأحد الأمراض التي تطبق عليها نصوص هذا الباب أن تنزل في كل المطارات المرخص بها ومع ذلك يكون لكل دولة من الدول المتعاقدة العليا الخيار في أن تفرض على الطائرات القادمة من بعض دوائر الطيران النزول في مطارات صحية أو مرخص بها معينة اذا كانت الأحوال الوبائية تستدعي ذلك مع ملاحظة موقع هذه المطارات الجغرافي وخط سير الطائرة [2] بحيث لا تتعرقل الملاحة الجوية والإجراءات الوحيدة التي قد تستدعي الحال اتخاذها في المطارات المرخص بها التي ليست في الوقت نفسه مطارات صحية هي الكشف الطبي على عمال الطائرة والركاب وانزال المرضى منهم وعزلهم . ولا يجوز لركاب ولا لعمال الطائرة اجتياز الحدود المعينة بمعرفة سلطة المطار إلا بترخيص من الطبيب المكلف بالكشف الطبي وهذا المنع يمكن فرضه على الطائرات في محطات النزول المتوسطة [3] الى أن تنزل الطائرة في مطار صحي حيث تتخذ نحوها الإجراءات المنصوص عليها في هذا الباب .

المادة الخامسة والعشرون

بمجرد نزول الطائرة يجب على قائدها أن يضع نفسه تحت تصرف السلطة الصحية وأن يعطي كل البيانات الصحيه التي يطلبها منه قسم الصحة المسئول وأن يقدم مستندات السفر بالطائرة لفحصها .

وفي حالة دخول الطائرة في إحدى الأراضي ونزولها فيها خارج حدود المطار الصحي أو المرخص به يجب على قائد الطائرة اذا كانت قادمة من

(1) Mesures à l'arrivée.
(2) Des trajets suivis par les aéronefs
(3) Dans les escales.

دائرة طيران موبوءة أو كانت هى موبوءة أن يخطر بذلك أقرب سلطة محلية وهذه يجب عليها أن تتخذ الإجراءات التى تتفق مع ظروف الحالة مسترشدا فى ذلك بالمبادئ العامة الواردة فى هذه الاتفاقية وعليها اذا أمكن أن توجه الطائرة الى مطار صحى — ولا يجوز إنزال أية بضاعة من الطائرة ولا يجوز لأى راكب ولا لأى واحد من عمال الطائرة الابتعاد عنها بدون ترخيص من السلطة الصحية المختصة

المادة السادسة والعشرون

لتطبيق هذه الاتفاقية لايجوز الاستعاضة عن المراقبة la surveillance بملاحظة observation إلا فى الأحوال الآتية :

(ا) الأحوال التى يرى فيها أن المراقبة لايكون لها التأثير الكافى أو

(ب) اذا رئى أن الخطر من تسرب الوباء الى البلد جسيم إلى حد غير مألوف أو

(ج) اذا كان الشخص المفروضة عليه المراقبة لايقدم الضمانات الصحية الكافية ويجب على الأشخاص المفروضة عليهم الملاحظة أو المراقبة أن يكونوا مستعدين لأن تعمل معهم جميع الأبحاث التى ترى السلطة الصحية لزوما لها .

(ا) الطاعون Peste :

المادة السابعة والعشرون

اذا لم تكن قد حدثت أية إصابة بالطاعون فى الطائرة فان الإجراءات الوحيدة التى يجوز اتخاذها هى :

١ — الكشف الطبى على ركاب الطائرة وعمالها

٢ ـ إبادة الجرذان وإبادة الحشرات فى الأحوال الاستثنائية التى يرى أن تستدعيها وفى حالة ما اذا كانت هاتان العمليتان لم تعملا فى مطار القيام .

٣ ـ يمكن وضع ركاب وعمال الطائرة تحت المراقبة ولا تزيد مدة هذه المراقبة عن ستة أيام من تاريخ قيام الطائرة من دوائر الطيران الموبوءة .

المادة الثامنة والعشرون(١)

اذا حدثت بالطائرة إصابة محققة بالطاعون أو مشتبه فيها،وجب اتخاذ الإجراءات الآتية :

١ ـ الكشف الطبى .

٢ ـ ينزل المريض ويعزل فى الحال .

٣ ـ تفرض المراقبة لمدة لاتزيد عن ستة أيام من تاريخ وصول الطائرة على جميع مخالطى المريض وعلى كل من يوجد لدى السلطة الصحية باعث للاشتباه فى إصابتهم .

٤ ـ الملابس والبياضات وكل الأمتعة الأخرى التى ترى السلطة الصحية أنها ملوثة ، تباد منها الحشرات وعند اللزوم تطهر .

٥ ـ تباد الحشرات فى الأجزاء المشتبه فيها من الطائرة .

٦ ـ يجوز للسلطة الصحية فى أحوال استثنائية أن تأمر بابادة الجرذان اذا كان هناك ما يوجب الاشتباه فى وجود جرذان فى الطائرة ولم تكن هذه العملية قد أجريت عند قيام الطائرة .

---

(1) Revue Aéronantique Internationale, Paris juin 1932 No.4 pages 249/255.

المادة التاسعة والعشرون

اذا رأت السلطة أن البضائع الواردة من دوائر طيران موبوءة بالطاعون قد تحتوى على جرذان أو براغيث فلا يجوز تفريغ هذه البضائع إلا باتخاذ الاحتياطات اللازمة .

(ب) الكوليرا **Choléra.** :

المادة الثلاثون

اذا لم تكن حدثت بالطائرة إصابات بالكوليرا فالإجراءات الوحيدة التى يمكن اتخاذها هى :

١ — الكشف الطبي على ركاب الطائرة وعمالها .

٢ — مراقبة ركاب الطائرة وعمالها لمدة لاتزيد عن خمسة أيام من تاريخ قيام الطائرة من دائرة الطيران الموبوءة .

المادة الحادية والثلاثون

اذا حدثت بالطائرة أثناء سفرها إصابة ظهر من أعراضها الاكلينيكية أنها إصابة بالكوليرا فتفرض على الطائرة فى المحطات المتوسطة أو فى محطة الوصول الإجراءات الآتية :

١ — الكشف الطبي .

٢ — انزال وعزل المريض أو المرضى فى الحال .

٣ — تفرض المراقبة على عمال الطائرة وركابها لمدة لاتزيد عن خمسة أيام من تاريخ وصول الطائرة .

٤ — الملابس والبياضات والأمتعة الأخرى التى ترى السلطة الصحية أنها ملوثة ، يجب تطهيرها .

٥ — أجزاء الطائرة التى أقام بها المرضى أو التى تعتبر أنها قابلة للتلوث يجب تطهيرها .

٦ — فى حالة الاشتباه فى ماء الشرب الموجود بالطائرة يجب تطهيره والقاؤه وتغييره بماء من نوع جيد بعد تطهير الخزان مالم يكن ذلك غير مستطاع . وفى البلاد المقرر فيها البحث عن حاملى ميكروب الكوليرا بين سكانها يجب على الأشخاص القادمين على طائرات ويريدون الإقامة فى هذه البلاد أن يكونوا خاضعين لأن تتخذ معهم ذات الإجراءات التى تفرض فى نفس الظروف على سكان البلاد المذكورة .

المادة الثانية والثلاثون

الأشخاص الذين يثبتون أنهم طعموا ضد الكوليرا منذ مدة تقل عن ستة شهور وتزيد على ستة أيام لايجوز فرض أية إجراءات عليهم سوى المراقبة la surveillance .

والإثبات يكون بتقديم شهادة مكتوبة موقع عليها من طبيب مصدق على إمضائه وفى حالة عدم التصديق يوقع على الشهادة إما (ا) من الطبيب الملحق بمطار صحى أو (ب) من شخص غير الشخص المكلف بعملية التطعيم[1] تكون له صفة للشهادة على طلب جواز السفر طبقاً للوائح البلاد .

المادة الثالثة والثلاثون

يجوز منع إنزال الأغذية الطازجة الآتية وهى : الأسماك والمحار والفواكه والخضر أو البقول الواردة من دائرة طيران موبوءة بالكوليرا .

(1) Effectuer les inoculations.

(ج) التيفوس الطفحى Typhus :

المادة الرابعة والثلاثون

(أ) إذا لم تكن قد حدثت بالطائرة إصابة بالتيفوس فلا يجوز اتخاذ أى إجراء صحى بشأنها إلا الإجراءات المنصوص عليها بالمادة ٥٢ من هذه الاتفاقية وهى الخاصة بالأشخاص الذين سافروا منذ أقل من ١٢ يوماً من دائرة طيران يوجد فيها التيفوس الطفحى بشكل وبائى .

(ب) فى حالة وجود إصابة فى الطائرة بالتيفوس الطفحى تتخذ الإجراءات الآتية :

١ — الكشف الطبى .

٢ — إنزال المريض فى الحال وعزله وتنقية القمل منه .(١)

٣ — الأشخاص الآخرون الذين يوجد ما يدعو إلى الاعتقاد بأن بهم قملا أو بأنهم تعرضوا للعدوى، ينقى القمل منهم أيضاً . ويمكن وضعهم تحت المراقبة لمدة لا يجوز أن تزيد أبداً عن ١٢ يوماً من تاريخ تنقية القمل منهم .

٤ — البياضات والملابس والأشياء الأخرى التى تعتبر فى رأى السلطة الصحية أنها موبوءة ، تباد الحشرات منها .

٥ — أجزاء الطائرة التى أقام بها المصاب بالتيفوس والتى تعتبر فى رأى السلطة الصحية أنها موبوءة ، تباد الحشرات منها .(٢)

---

(1) Le malade est immédiatement débarqué, isolé, et épouillé.
(2) Désinsectisées.

(د) الجدرى Variole :

المادة الخامسة والثلاثون

(ا) إذا لم تكن قد حدثت اصابة بالجدرى فى الطائرة فلا يمكن اتخاذ أى اجراء صحى بشأنها إلا فيما يتعلق بالأشخاص الذين تركوا منذ مدة تقل عن ١٤ يوماً دائرة طيران كان الجدرى موجوداً فيها بشكل وبائى وترى السلطة الصحية أنهم لم يكتسبوا المناعة الكافية ، فهؤلاء الأشخاص يجوز ، مع عدم الإخلال بأحكام المادة ٥٢ ، إلزامهم إما بأن يطعموا أو بأن يراقبوا أو بأن يطعموا ثم يراقبوا بعد تطعيمهم [1] ولا يجوز أن تزيد مدة المراقبة عن ١٤ يوماً من تاريخ وصول الطائرة .

(ب) إذا وجدت إصابة بالجدرى فى الطائرة،وجب اتخاذ اجراءات الآتية :

١ – الكشف الطبى .

٢ – إنزال المريض فى الحال وعزله .

٣ – الأشخاص الآخرون الذين يوجد ما يحمل على الظن بأنهم تعرضوا للعدوى وترى السلطة الصحية أنهم لم يكتسبوا المناعة الكافية يمكن إفرض الأحكام المنصوص عليها بالفقرة (ا) من هذه المادة عليهم.

٤ – تطهير البياضات والملابس والأشياء الأخرى التى تعتبر فى رأى السلطة الصحية أنها تلوثت حديثاً .

٥ – تطهير الأجزاء التى أقام بها المصاب بالجدرى فى الطائرة أو التى تعتبر فى رأى السلطة الصحية أنها ملوثة بالمرض .

---

(1) La vaccination suivie de surveillance.

وبحسب المقصود من هذه المادة يعتبر الأشخاص أنهم اكتسبوا المناعة (١) :

(ا) إذا أمكنهم أن يثبتوا أنه سبق لهم أن أصيبوا بهذا المرض أو أنهم طعموا من مدة تقل عن ثلاث سنوات وتزيد عن ١٢ يوماً

أو (ب) إذا كان بهم علامات موضعية لتفاعل سابق لأوانه تدل على مناعة كافية ، وفيما خلا الأحوال التى توجد فيها هذه العلامات يكون الإثبات بتقديم شهادة مكتوبة صادرة من طبيب ومصدق على صحتها بالكيفية المنصوص عليها بالفقرة الثانية من المادة ٣٢

الباب الثانى

الأحكام التى يطبق فى حالة الحمى الصفراء

القسم الأول

أحكام عامة

المادة السادسة والثلاثون

يجب على الدول المتعاقدة العليا فيما يتعلق بالأراضى التى يظن أن الحمى الصفراء متوطنة بها ، أن تتخذ الاجراءات اللازمة للبحث عما إذا كانت الحمى الصفراء موجودة فى أراضيها بشكل غير ممكن معرفته اكلينيكيا ولكن يمكن اكتشافه بالفحص البيولوجى .

المادة السابعة والثلاثون

علاوة على التبليغ عن الأحوال والظروف التى تتعلق بالإصابات المحققة بالحمى الصفراء حسبما هو منصوص عليه فى المواد ١ ، ٢ ، ٣ ،

---

(1) Comme immunisées.

٤ ، ٥ ، ٨ من الاتفاقية الصحية الدولية المنعقدة فى ٢١ يونيه سنة ١٩٢٦ تتعهد كل دولة من الدول العليا المتعاقدة بأن تبلغ الدول المتعاقدة العليا الأخرى فى الحال وتبلغ فى الوقت نفسه، المكتب الدولى للصحة العامة (إما مباشرة أو بواسطة المكاتب الاقليمية التى حصل بين هذه الدولة وبينها اتفاق بهذا الشأن) عن اكتشاف الحمى الصفراء فى أراضيها فى الوقت الحاضر بالشكل السالف ذكره .

القسم الثانى

الأحكام الخاصة بالأقاليم التى يلاحظ وجود الحمى الصفراء بها أو التى تكون الحمى الصفراء متوطنة بها [1]

المادة الثامنة والثلاثون

بالرغم مما جاء بالمادة الرابعة ومع مراعاة الأحكام المنصوص عليها فى المادة ٤٦ الآتية بعد، يجب أن يكون كل مطار من المطارات المفتوحة للطائرات المبينة بالفقرة الثانية المرقومة برقم (أولا) من المادة الأولى من هذه الاتفاقية ويكون مقاماً فى منطقة ، أى فى جزء من أرض توجد بها الحمى الصفراء بشكل يمكن معرفته اكلينيكيا أو بيولوجياً، هذا المطار يجب أن يكون مطاراً صحياً مطابقاً للتعريف الوارد بهذه الاتفاقية . ويجب علاوة على ذلك أن تتوفر فيه الشروط الآتية :

(ا) أن يكون واقعاً على مسافة مناسبة من أقرب مركز آهل بالمكان.

(ب) أن يوجد به جهاز للماء يكون بمأمن تام من وصول الناموس إليه وأن يزال منه الناموس بقدر الامكان بواسطة الاحتياطات المعدة بطريقة منتظمة لإزالة مخابئ الناموس ولإبادة الحشرات فى كل أدوار نموها .

---

(1) Existe à l'état endémique.

(ج) أن يكون به مساكن لاينفذ اليها الناموس لسكنى عمال الطائرات وموظفى وعمال المطار.

(د) أن يكون به بناء لاينفذ اليه الناموس لإيواء أو معالجة الركاب فى حالة تطبيق الإجراءات المنصوص عليها بعد فى المادتين ٤٢ ، ٤٤

المادة التاسعة والثلاثون (١)

فى حالة عدم وجود مطار مستوف للشروط المنصوص عليها فى المادة السابقة فى المنطقة التى توجد بها أو تلاحظ فيها الحمى الصفراء بحالة متوطنة، يجب ايقاف كل ملاحة جوية بين هذه المنطقة وبين أرض أخرى لحين انشاء مثل هذا المطار.

المادة الأربعون

كل مطار مقام ومجهز طبقاً لأحكام المادة ٣٨ السابق ذكرها، يصير تسميته مطاراً مضاداً للحمى الصفراء antiamaril ويعتبر كأنه دائرة طيران منفصلة ، وإقامة مثل هذا المطار يجب التبليغ عنها بمعرفة الدولة المتعاقدة العليا التى أقيم المطار على أراضيها إلى الدول المتعاقدة العليا الأخرى والتبليغ عنها أيضا إلى المكتب الدولى للصحة العامة أو إلى اللجنة الدولية للملاحة الدولية طبقاً للشروط المنصوص عليها فى المادة ٧ — وبعد هذا التبليغ فان الإخطار بوجود الحمى الصفراء فى مدينة أو فى قرية مجاورتين أو فى دائرة طيران أخرى، لايسرى على المطار ولا يمكن التبليغ عن المطار المذكور بأنه موبوء إلا فى حالة حدوث إصابات بالحمى الصفراء بين الأشخاص المقيمين به.

(١) راجع كتاب البروفسور ميشيل جوجلار طبعة باريس سنة ١٩٥٢ ص ٣٠

المادة الحادية والأربعون

إذا أصبح المطار المضاد للحمى الصفراء دائرة طيران موبوءة، وجب إيقاف الملاحة الجوية بين هذا المطار وبين أى أرض أخرى ، إلى حين اتخاذ كل الاجراءات المعدة لإزالة العدوى من المطار وزوال كل خطر من انتشار الحمى الصفراء (Propgation) .

المادة الثانية والأربعون

إذا كان المطار المضاد للحمى الصفراء غير ملوث وكانت الحمى الصفراء موجودة فى منطقته، وجب أن تتخذ الإجراءات المبينة بعد، إما لدى قيام الطائرة أو على كل حال قبل قيامها بأقصر وقت ممكن :

١ — التفتيش على الطائرة وعلى شحنتها للتأكد من عدم وجود ناموس بهما وإجراء عملية إبادة الناموس عند اللزوم وتقييد عملية التفتيش والإبادة فى دفتر سفر الطائرة .

٢ — توقيع الكشف الطبى على ركاب الطائرة وعمالها والأشخاص الذين يشتبه فى إصابتهم بالحمى الصفراء أو الذين يثبت بطريقة أصولية أنهم تعرضوا لعدوى الحمى الصفراء يجب أن يلزموا بالبقاء تحت الملاحظة إما فى داخل المطار أو فى جهة أخرى بحسب الشروط التى تعتمدها السلطة الصحية حتى يتموا مدة ستة أيام من تاريخ آخر يوم تعرضوا فية للعدوى.

٣ — يقيد فى دفتر سفر الطائرة أسماء ركاب الطائرة وعمالها وكذا المعلومات التى تتعلق بتعرضهم للعدوى ومدة وظروف الملاحة التى قضوها قبل سفرهم .

المادة الثالثة والأربعون

كل طائرة تمر بطريق الترانسيت[1] ولاتكون قادمة من منطقة موبوءة بالحمى الصفراء وتنزل أثناء الطريق فى مطار مضاد للحمي الصفراء

(1) Tout aéronef en transit.

للتموين ؛ تعفى من الإجراءات الصحية التى تفرض عند القيام من هذا المطار ولاتتخذ نحو هذه الطائرة الأحكام المنصوص عليها فى هذاالباب فى المسافة الباقية منه بشرط أن يكون مدوناً بدفتر سفر الطائرة أنها لم تنزل فى المطار المضاد للحمى الصفراء إلا للتموين .

المادة الرابعة والأربعون

الطائرات المبينة فى الفقرة الثانية المرقومة برقم (أولا) من المادة الأولى من هذه الاتفاقية والتى تقوم بالملاحة الجوية بين منطقتين توجد بهاالحمى الصفراء يجب أن تقوم من مطار مضاد للحمى الصفراء بهاتين المنطقتين وتنزل فيه .

ولا يجوز ركوب أو نزول ركاب الطائرة وعمالها أو شحن بضائع بالطائرة أو إنزالها منها إلا فى مطار مضاد للحمى الصفراء ، وأثناء سفر الطائرات بين هذه المطارات يجوز لها أن تنزل للتمون فى أى مطار غير واقع فى منطقة توجد بها الحمى الصفراء .

والإجراءات الواجب اتخاذها عند وصول الطائرة إلى مطار مضاد للحمى الصفراء هى الآتية :

١ — تفتيش الطائرة وشحنتها للتحقق من عدم وجود ناموس بهما وإجراء عملية إبادة الناموس عند اللزوم .

٢ — توقيع الكشف الطبى على ركاب الطائرة وعمالها للتحقق من عدم وجود أعراض الحمى الصفراء بهم .

وفى حالة الاشتباه فى إصابة شخص بالحمى الصفراء أو فى حالة ما إذا لم يثبت بطريقة تقبلها السلطة الصحية بمطار الوصول ، أن أحد الأشخاص قد قضى مدة ستة أيام من تاريخ احتمال تعرضه للعدوى

يجوز فرض الملاحظة عليه سواء فى داخل المطار أو فى مكان آخر طبقاً للشروط التى تعتمدها السلطة الصحية لمدة لا تزيد عن ستة أيام ابتداء من آخر يوم يمكن أن يكون هذا الشخص قد أصيب فيه بالعدوى .

المادة الخامسة والأربعون

الطائرات التى قامت من مطار مضاد للحمى الصفراء واقع فى منطقة توجد بها الحمى الصفراء ووصلت لمنطقة خالية من هذا المرض، تسرى عليها أحكام القسمين الثالث والرابع الواردين بعد .

المادة السادسة والأربعون

فيما يتعلق بالملاحة الجوية المحلية لا يوجد فى الأحكام المنصوص عليها فى هذا القسم ما يعتبر مانعاً لحكومات الأراضى المجاورة التى تشاهد فيها الحمى الصفراء أو تكون متوطنة بها من أن تقيم وتستعمل — طبقاً لاتفاق يعقد بينها — مطارات لا تكون مضادة للحمى الصفراء لسد حاجات الملاحة الجوية بين الأراضى المذكورة فقط .

القسم الثالث

الإجراءات التى تتبع فى الأراضى أو المناطق التى لا توجد بها الحمى الصفراء ولكن قد يجد المرض فيها أحوالا تلائم انتشاره

المادة السابعة والأربعون

فى الأراضى أو المناطق التى لا توجد فيها الحمى الصفراء ولكن قد تجد فيها أحوالا تلائم انتشارها، يجوز اتخاذ الإجراءات الآتية نحو الطائرة عند وصولها إلى مطار صحى :

١ — التفتيش على الطائرة وعلى شحنتها للتحقق من عدم وجود ناموس بهما وإجراء عملية إبادة الناموس عند اللزوم .

٢ — توقيع الكشف الطبي على ركاب الطائرة وعمالها للتحقق من عدم وجود أعراض الحمى الصفراء بهم وفى حالة الاشتباه فى إصابة شخص بالحمى الصفراء أو فى حالة ما إذا لم يثبت بطريقة تقبلها السلطة الصحية بمطار الوصول أن الشخص قد قضى مدة ستة أيام من تاريخ احتمال تعرضه للعدوى ، يمكن فرض الملاحظة عليه سواء فى داخل المطار أو فى مكان آخر طبقاً للشروط التى تعتمدها السلطة الصحية لمدةلا تزيد عن ستة أيام ابتداء من آخر يوم يمكن أن يكون هذا الشخص قد أصيب فيه بالمرض .

المادة الثامنة والأربعون

فيما عدا الأحوال الاستثنائية التى يجب تبريرها تتعهد الدول المتعاقدة العليا بأن لا تتمسك بأسباب صحية من شأنها أن تمنع الطائرات القادمة من مناطق توجد بها الحمى الصفراء من النزول فى الأراضى المنصوص عليها بالمادة ٤٧ بشرط اتباع أحكام القسم الثانى من هذا الباب ولا سيما ما يتعلق منها بالإجراءات المقررة عند قيام الطائرة .

المادة التاسعة والأربعون

ومع ذلك يجوز للدول المتعاقدة العليا أن تعين مطارات صحية محدودة يجب أن تنزل فيها الطائرات القادمة من أراض بها الحمى الصفراء إذا كانت الطائرات ستنزل ركاباً أو مستخدمين أو بضاعة .

القسم الرابع

الأحكام الخاصة بالأراضى أو المناطق التى لا تساعد أحوالها الحمى الصفراء على التوطن فيها [1]

المادة الخمسون

فى الأراضى أو المناطق التى لاتساعد أحوالها ، الحمى الصفراء على التوطن فيها ، يجوز للطائرات القادمة من مناطق موجودة بها الحمى الصفراء أن تنزل فى أى مطار صحى أو مرخص به فيها .

---

(1) Ne permettent pas à la fièvre jaune de s'implanter.

المادة الحادية والخمسون

والإجراءات التي تتخذ عند وصول الطائرة هي الآتية :

١ — تفتيش الطائرة وشحنتها للتأكد من عدم وجود الناموس فيهما وإجراء عملية إبادة الناموس عند اللزوم .

٢ — توقيع الكشف الطبي على ركاب الطائرة وعمالها .

الباب الثالث

أحكام مشتركة

المادة الثانية والخمسون

الأشخاص القادمون على طائرة إلى أراضي إحدى الدول المتعاقدة العليا والذين تعرضوا لخطر العدوى بأحد الأمراض المنصوص عليها في المادة ١٨ من هذه الاتفاقية ويكونون في حدود مدة التفريخ[1] يمكن وضعهم تحت الملاحظة لحين انتهاء هذه المدة وذلك بشرط عدم الإخلال بأحكام الباب الثاني من هذا الجزء .

وفيما يختص بالكوليرا والجدري فان أحكام المادتين ٣٢ و ٣٥ المتعلقتين بالأشخاص الحاصلين على المناعة، تطبق أيضا على الإجراءات الواردة بهذه المادة .

المادة الثالثة والخمسون

الأشخاص الذين يعتبرون لدى وصولهم إلى أحد المطارات أن حالتهم قد تستدعي تقرير المراقبة عليهم طبقا لأحكام هذا الجزء من الاتفاقية لحين انتهاء مدة تفريخ المرض، يجوز لهم مع ذلك استئناف سفرهم بشرط

(1) La période d'incubation.

تبليغ ذلك إلى سلطات المحطات المتوسطة التالية التى تنزل فيها الطائرة والى سلطة محطة الوصول ويكون ذلك إما بالتأشير فى دفتر سفر الطائرة المنصوص عليه فى المادة التاسعة من هذه الاتفاقية أو بأية طريقة أخرى يضمن بها إمكان توقيع الكشف الطبى على هؤلاء الأشخاص فى كل مطار من المطارات التالية الواقعة على طريق سفرهم أما الأشخاص الذين قد تستدعى حالتهم فرض الملاحظة عليهم طبقاً للشروط المبينة فى المادتين ٢٦ و٤٤ فقرة رابعة والمادة ٤٧ فقرة ثانية من هذه الاتفاقية فلا يسمح لهم باستئناف السفر إلا بعد انتهاء مدة التفريخ ماعدا المصابين بأمراض أخرى غير الحمى الصفراء فان هؤلاء يجوز لهم استئناف السفر بموافقة السلطات الصحية فى الجهة التى ينتهى اليها سفر الطائرة .

المادة الرابعة والخمسون

على السلطة الصحية بكل مطار عند تنفيذ الإجراءات الصحية نحو طائرة قادمة من دائرة طيران موبوءة، ان تراعى بأقصى ما يمكن الإجراءات السابق فرضها على هذه الطائرة فى مطار صحى آخر واقع فى بلد أجنبى أو فى نفس البلد والتى تكون قد قيدت بطريقة أصولية فى دفتر سفر الطائرة المنصوص عليه فى المادة التاسعة من هذه الاتفاقية .

والطائرات القادمة من دائرة طيران موبوءة واتخذت نحوها الإجراءات الصحية بصفة مرضية، لاتطبق عليها نفس الإجراءات مرة أخرى عند وصولها لمطار آخر سواء كان هذا المطار الآخر تابعاً لنفس البلد أم غير تابع له وذلك بشرط عدم حصول أى حادث منذ ذلك الحين يقضى بتطبيق هذه الإجراءات وبشرط عدم نزول الطائرة فى مطار متوسط موبوء الا لأخذ الوقود اللازم لها .

المادة الخامسة والخمسون

يجب على سلطة المطار التى تطبق الإجراءات الصحية، أن تعطى مجانا لقائد الطائرة أو لأى شخص صاحب شأن (كلما طلب منها ذلك) شهادة

يبين فيها نوع الإجراءات التى اتخذت والطرق التى استعملت وأجزاء الطائرة التى اتخذت الإجراءات نحوها والأسباب التى استوجبت تطبيق هذه الإجراءات .

ويجب عليها أيضا أن تعطى مجانا بناء على الطلب إلى الركاب القادمين على طائرة تكون قد حدثت بها إصابة بالأمراض المعدية المنصوص عليها بالمادة ١٨ ، شهادة دالة على تاريخ وصولهم والإجراءات التى اتخذت نحوهم ونحو أمتعتهم .

المادة السادسة والخمسون

لايجوز حجز الطائرات بالمطارات لأسباب صحية الا فى الأحوال المنصوص عليها خصيصاً فى هذه الاتفاقية فاذا كان قد وجد بالطائرة مريض مصاب بالطاعون أو الكوليرا أو الحمى الصفراء أو التيفوس الطفحى أو الجدرى فلاتحجز هذه الطائرة الا للمدة الضرورية جداً لاتخاذ الإجراءات الوقائية التى تطبق على الطائرة فى كل حالة منصوص عليها فى هذه الاتفاقية .

المادة السابعة والخمسون

كل طائرة لاتقبل أن تتخذ نحوها الإجراءات المفروضة بمعرفة سلطة المطار بمقتضى أحكام هذه الاتفاقية، يكون لها الحرية فى استئناف سفرها وذلك بدون الإخلال بأحكام الباب الثانى من هذه الاتفاقية ولاسيما أحكام المادة ٤٧ منها الا أنه لايجوز لها النزول فى مطار آخر فى نفس البلد الا للتموين .

ويرخص للطائرة بانزال بضائعها بشرط أن تبقى هى معزولة وأن تتخذ نحو البضاعة عند اللزوم، الإجراءات المنصوص عليها فى المادة ١٠ من هذه الاتفاقية .

ويرخص للطائرة أيضا بانزال الركاب الذين يطلبون النزول بشرط أن يخضعوا للإجراءات التى تفرضها السلطة الصحية.

وكذلك يجوز للطائرة أن تأخذ الوقود وقطع التغيير والمؤن والماء مع بقائها معزولة (١)

الجزء الرابع

أحكام ختامية

المادة الثامنة والخمسون

لكل دولتين أو أكثر من الدول المتعاقدة العليا الخيار فى أن تعقد فيما بينها على أساس المبادئ المقررة فى هذه الاتفاقية اتفاقات خاصة تتعلق بنقط خاصة فى التنظيم الصحى الجوى ، ولاسيما فيما يتعلق بتطبيق أحكام الباب الثانى من الجزء الثالث.

ويجب التبليغ عن هذه الاتفاقات وكذا عن الاتفاقات المشار اليها فى المادة ٤٦ بمجرد تنفيذها سواء للمكتب الدولى للصحة العامة أو للجنة الدولية للملاحة الجوية بالشروط المنصوص عليها فى المادة السابعة.

المادة التاسعة والخمسون

توافق الدول المتعاقدة العليا فى حالة حصول خلاف بشأن تفسير هذه الاتفاقية على أخذ رأى اللجنة الدائمة للمكتب الدولى للصحة العامة قبل التجائها إلى أى إجراء آخر.

المادة الستون

مع عدم الإخلال بأحكام الفقرة الثانية من المادة الثانية عشرة تتعهد الدول المتعاقدة العليا (فيما يتعلق بالإجراءات الصحية فى مطاراتها)

---

(1) Embarquer du Combustible, des pièces de recharge, des vivres et de l'eau, en restant isolé.

بأن تطبق على طائرات الدول المتعاقدة العليا الأخرى ، نفس التعريفة التي تطبقها على طائراتها الأهلية .

وتكون هذه التعريفة معتدلة بقدر الإمكان وتبلغ إما للمكتب الدولى للصحة العامة أو اللجنة الدولية للملاحة الجوية طبقاً لأحكام المادة السابعة

المادة الحادية والستون

كل دولة من الدول المتعاقدة العليا تريد إدخال تعديلات فى هذه الاتفاقية ، يجب عليها أن ترسل اقتراحاتها إلى حكومة هولاندا وعلى هذه الحكومة تبليغ الاقتراحات إلى المكتب الدولى للصحة العامة ويقوم هذا المكتب — اذا تراءى له مناسبة ذلك — بوضع بروتوكول بتعديل الاتفاقية ويرسله إلى حكومة هولاندا .

وعلى هذه الحكومة أن ترسل نص البروتوكول المذكور بمنشور مؤرخ إلى الحكومات المتعاقدة العليا الأخرى وأن تسألها عما اذا كانت توافق على التعديلات المقترحة . ويستنتج انضمام كل دولة من الدول المتعاقدة إلى هذه التعديلات اما من موافقتها الصريحة التى ترسلها إلى حكومة هولاندا وإما من امتناعها عن إرسال اعتراضات إلى هذه الحكومة أثناء اثنى عشر شهرا من تاريخ المنشور السابق ذكره .

وعندما يصل عدد حكومات الدول المنضمة صراحة أو ضمنا للتعديلات إلى ثلثى عدد حكومات الدول المتعاقدة العليا على الأقل تقوم حكومة هولاندا باثبات ذلك بواسطة محضر ترسله إلى المكتب الدولى للصحة العامة والى حكومات جميع الدول المتعاقدة العليا ويصبح البروتوكول نافذ المفعول بين الدول المتعاقدة العليا المبينة أسماؤها فى المحضر السابق ذكره عند انقضاء ستة شهور من تاريخ هذا المحضر ويستمر تطبيق هذه الاتفاقية بدون تعديل بمعرفة الدول المتعاقدة العليا لغاية تاريخ انضمامها إلى البروتوكول .

المادة الثانية والستون

تؤرخ هذه الاتفاقية بتاريخ هذا اليوم ويمكن توقيعها أثناء مدة سنة ابتداء من هذا التاريخ.

المادة الثالثة والستون

تعتمد هذه الاتفاقية وتسلم أوراق الاعتمادات إلى حكومة هولاندا بأقرب وقت ممكن وبمجرد إيداع عشرة اعتمادات تحرر حكومة هولاندا محضرا بذلك وترسل صورا منه إلى حكومات الدول المتعاقدة العليا وإلى المكتب الدولى للصحة العامة . وتصبح هذه الاتفاقية نافذة المفعول فى اليوم المائة والعشرين من تاريخ المحضر المذكور.

وكل اعتماد يودع بعد ذلك ، يجب أن يثبت بمحضر يقرر ويرسل طبقا للطريقة السابق إيضاحها وتصبح هذه الاتفاقية نافذة المفعول فيما يتعلق بكل دولة من الدول المتعاقدة العليا فى اليوم المائة والعشرين من تاريخ المحضر المثبت لإيداع أوراق اعتمادها .

المادة الرابعة والستون

يسمح للبلاد التى لم توقع على هذه الاتفاقية بالانضمام اليها فى أى وقت ابتداء من تاريخ المحضر الذى يثبت إيداع العشرة الاعتمادات الأولى .

وكل انضمام يجب أن يحصل بواسطة بلاغ يرسل بالطريقة الدبلوماتيكية إلى حكومة هولاندا وعلى هذه الحكومة أن تقوم بإيداع مستند الانضمام فى دار محفوظاتها وعليها أن تخطر فى الحال بهذا الانضمام جميع البلاد المشتركة فى الاتفاقية والمكتب الدولى للصحة العامة مع إحاطتها علما بتاريخ الإيداع وكل انضمام يحدث أثره (أى يصبح معمولا به) ابتداء من اليوم المائة والعشرين من ذلك التاريخ [1]

---

(1) Chaque adhésion produira effet.

المادة الخامسة والستون

يجوز لكل دولة من الدول المتعاقدة العليا عند توقيع الاتفاقية أو اعتمادها أو الانضمام اليها، أن تعلن أنها لاتريد بقبولها هذه الاتفاقية أن تتحمل أية مسئولية فيما يتعلق بكل أو بأى جزء من مستعمراتها أو من البلاد الواقعة تحت حمايتها أو البلاد الواقعة فيما وراء البحار أو الأراضى الموضوعة تحت سيادتها أو تحت انتدابها وفى هذه الحالة لا تطبق هذه الاتفاقية على الأراضى الصادر عنها هذا الإعلان .

ويجوز لكل دولة من الدول المتعاقدة العليا أن تخطر فيما بعد، حكومة هولاندا بأنها تنوى تطبيق هذه الاتفاقية على كل أو على أى جزء من أراضيها الصادر عنها الاعلان المنصوص عليه فى الفقرة السابقة وفى هذه الحالة تطبق الاتفاقية على الأراضى المذكورة فى الإخطار فى اليوم المائة والعشرين من تاريخ إيداع هذا الإخطار فى دار محفوظات حكومة هولاندا . وكذلك يجوز لكل دولة من الدول المتعاقدة العليا، أن تعلن فى أى وقت بعد انقضاء المدة المذكورة بالمادة ٦٦ أنها تنوى إبطال تنفيذ هذه الاتفاقية على كل أو على أى جزء من مستعمراتها أو من البلاد الواقعة تحت حمايتها أو من أراضيها الواقعة فيما وراء البحار أو من الأراضى الواقعة تحت سيادتها أو تحت انتدابها ، وفى هذه الحالة يبطل تطبيق الاتفاقية على الأراضى الصادر عنها مثل هذا الإعلان بعد سنة من تاريخ إيداعه فى دار محفوظات حكومة هولندا .

ويجب على حكومة هولندا أن تحيط حكومات جميع البلاد المشتركة فى هذه الاتفاقية والمكتب الدولى للصحة العامة علما بالإخطارات والإعلانات التى عملت طبقاً للأحكام السابق ذكرها مع إحاطتها علما بتاريخ إيداع هذه الإخطارات أو الإعلانات فى دار محفوظاتها .

المادة السادسة والستون

يجوز لحكومة كل بلد من البلاد المشتركة فى هذه الاتفاقية فى أى وقت بعد مرورخمس سنوات من تاريخ تطبيق الاتفاقية عليها، أن تعلن انتهاء هذه الاتفاقية بموجب إخطار كتابى ترسله بالطريق الدبلوماتيكى إلى حكومة هولاندا . ويجب على هذه الحكومة أن تقوم بايداع إعلان الانتهاء فى دار محفوظاتها وأن تبلغه فى الحال إلى حكومات جميع البلاد المشتركة فى الاتفاقية وإلى المكتب الدولى للصحة العامة مع إحاطتها علما بتاريخ الإيداع وكل إعلان بانتهاء الاتفاقية يصبح نافذ المفعول بعد مرور سنة من تاريخ هذا الإيداع .

المادة السابعةوالستون

لا يجوز أن يكون التوقيع على هذه الاتفاقية مصحوباً بأى تحفظ لم يكن قد اعتمد مقدماً من الدول المتعاقدة العليا التى سبق لها أن وقعت الاتفاقية وكذلك لا يجوز إثبات الاعتمادات أو الانضمامات المصحوبة بتحفظات لم تكن جميع البلاد المشتركة فى الاتفاقية قد اعتمدتها مقدماً .

بناء على ذلك قد وقع المندوبون المفوضون ، كل عن بلده على هذه الاتفاقية ما

ملاحظة : هذه الاتفاقية قد عدلت مراراً فى سنة ١٩٤٤ ثم فى بروتوكول ٢٣ أبريل سنة ١٩٤٦ وأخيراً فى لائحة جنيف بتاريخ ٢٥ مايو سنة ١٩٥١ ومنشور فى هذه المجموعة ترجمتها إلى العربية .

Réglement sanitaire internstional Reg.No. 2 de L.O.M.S, Génève 25 Mai 1951.

وراجع المادة (١٤) من اتفاقية شيكاغو سنة ١٩٤٤

راجع فى ذلك مؤلف شوكروص وبومون طبعة لوندرة سنة ١٩٥١ صفحات من ٥٩٨ إلى ٦٠٧ فقرة ١١٢٩ (ض. ص.)

قرار وزارى لسنة ١٩٤٥

بشأن إتخاذ إجراءات الحجر الصحى فى الطائرات

وزير الصحة العمومية

بعد الاطلاع على القانون رقم ٢٢ لسنة ١٩٣٤ بالموافقة على المعاهدة الصحية للملاحة الجوية ، وعلى المرسوم الصادر فى ٩ مايو سنة ١٩٣٥ باصدار هذه المعاهدة ؛

وعلى المرسوم الصادر فى ٢٣ مايو سنة ١٩٣٥ بتنظيم الملاحة الجوية ؛

وعلى المرسوم الصادر فى ١٤ سبتمبر سنة ١٩٣٩ بانشاء مصلحة الحجر الصحى والحاقها بوزارة الصحة العمومية والغاء مجلس الصحة البحرية والكورنتينات ؛

وعلى القرار الصادر فى ٤ ديسمبر سنة ١٩٤٤ الخاص بتطبيق الاحتياطات الواجب اتخاذها لمنع انتقال البعوض عن طريق الملاحة الجوية ، والمعدل بالقرار الصادر فى ١٦ أبريل سنة ١٩٤٥

وعلى القرار الصادر فى ٧ مارس سنة ١٩٤٥ الخاص بتطبيق اجراءات الحجر الصحى على الطائرات القادمة من الجنوب بمطارى الأقصر .

وعلى القرار الصادر فى ٢١ أبريل سنة ١٩٤٥ الخاص بتطبيق اجراءات الحجر الصحى على الطائرات فى حالة استعمال مركب D.D.T. لقتل الحشرات .

نشر بالوقائع المصرية العدد ١٤٠ فى ١٧ سبتمبر سنة ١٩٤٥

ملاحظة : راجع فى هذا الموضوع لوائح الهيئة الصحية العالمية رقم ٢ الموقعة فى جنيف بتاريخ ٢٥ مايو سنة ١٩٥١ وقد اشتركت مصر فيها وتجد أحكامها مرفقة بهذه المجموعة نظرا لارتباطها بالملاحة الجوية .

وعلى القرار الصادر فى ١٣ مايو سنة ١٩٤٥ الخاص بتطبيق اجراءات الحجر الصحى على الطائرات القادمة من المناطق الموبوءة بالحمى الصفراء ويتعذر هبوطها بمطار الأقصر .

وعلى القرار الصادر فى ٢٥ يونيه سنة ١٩٤٥ الخاص بمعافات الطائرات التى تحصل على تصريح من مندوب الحجر الصحى فى السودان من الهبوط فى مطار الأقصر .

قرر ما هو آت :

مادة ١ — يجب أن يكون أول هبوط داخل المملكة المصرية للطائرات القادمة من المناطق التى تعتبرها وزارة الصحة العمومية موبوءة بالحمى الصفراء سواء أكانت هذه الطائرات مائية أو برية فى أحد المطارين المائى أو البرى بالأقصر وذلك قبل مواصلة سفرها الى المطارات الداخلية .

مادة ٢ — اذا تعذر هبوط هذه الطائرات فى مطار الأقصر البرى لسوء الحالة الجوية أو لعدم استعداد المطار استقبال الطائرات عليها أن تتجه رأسا الى مطارات القاهرة وعلى قائد الطائرة أن يجرى تبخيرها بواسطة عمالها بأحد مركبات البرتيريم المعتمدة وهى فى الجو وقبل وصولها الى القاهرة وعليه أن يبلغ ذلك الى ادارة المطار قبل فتح الطائرة .

مادة ٣ — يجوز للطائرات التى تحصل على تصريح من مندوب الحجر الصحى فى السودان بالهبوط فى مطارات المملكة المصرية عدم الهبوط فى مطار الأقصر بشرط ألا تكون قد هبطت بعد حصولها على التصريح المذكور فى أى مطار خارج حدود المملكة المصرية .

مادة ٤ — الطائرات القادمة من احدى المناطق التى تعتبرها وزارة الصحة العمومية موبوءة بالحمى الصفراء أو الهابطة فى طريقها فى هذه المناطق — ترش عند وصولها الى أول مطار مصرى بالمواد القاتلة للحشرات .

مادة ٥ — الطائرات القادمة من مناطق يحتمل أن بها البعوضة أنوفيلس جامبيا (من حدود السودان الى أسيوط) أو الهابطة فيها ترش قبل قيامها وعند وصولها بالمواد القاتلة للحشرات .

مادة ٦ — لاترش الطائرات عند قيامها من منطقة من مناطق البعوضة أنوفيلس جامبيا اذا كان قد سبق رشها عند هبوطها فى هذه المنطقة وكان هذا الهبوط أثناء النهار وكان مكوثها فى المطار بعد رشها وقبل قيامها لايزيد عن الستين دقيقة .

مادة ٧ — تلغي قرارات الوزارة الصادرة فى ٤ ديسمبر سنة ١٩٤٤ و ٧ مارس سنة ١٩٤٥ و ١٦ أبريل سنة ١٩٤٥ و ٢١ أبريل سنة ١٩٤٥ و ١٣ مايو سنة ١٩٤٥ و ٢٥ يونيه سنة ١٩٤٥ المشار اليها أعلاه .

مادة ٨ — يعمل بهذا القرار من تاريخ نشره بالجريدة الرسمية .

تحريرا فى ١٢ رمضان سنة ١٣٣٤ (٢٠ أغسطس سنة ١٩٤٥)

وزير الصحة

أنظر

(1) Joseph Kroell - Traité de Droit International Public Aérieu Tome 1 pages 340/353.

(2) Revue Aéronantique Internationale, Paris 1932 No. 4 p. 249.

(D.S.)

اللوائح الصحية الدولية(١)

لوائح الهيئة الصحية العالمية رقم ٢

Règlement Sanitaire International No. 2 de L.O.M.S. Genève, 25 mai 1951

إن الجمعية العامة الرابعة للصحة العالمية .

لما كان استئصال المرض هو أحد الأغراض الرئيسية للتعاون الدولى فى ميدان الصحة العامة ، ولما كان تحقيق مثل هذا الاستئصال يتطلب بذل جهود متصلة ، ولما كان هناك خطر دائم من انتشار المرض ، ولأن الحاجة لا تزال تدعو إلى وضع لوائح دولية للحد من انتشار المرض .

ونظراً للحاجة إلى تنقيح ودعم أحكام الاتفاقيات الصحية الدولية الجديدة وغيرها من الإجراءات المماثلة المعمول بها الآن ، باستبدال وتكملة هذه الاتفاقيات بمجموعة من اللوائح الصحية الدولية أكثر ملاءمة لشتى وسائل النقل الدولى وتضمن بطريقة فعالة أقصى حدود الوقاية من انتشار المرض بين الدول مع أدنى حد من المساس بحركة النقل العالمية .

ونظراً لأنه بفضل هذا الاستبدال سيسهل إعادة النظر فى الاجراءات الدولية من وقت لآخر مع مراعاة ضمناً الحالة الوبائية المتقلبة ومايكتسب من خبرة ثم التقدم العلمى والفنى .

---

(١) مصر فى سبيل الانضمام إلى هـذه اللائحة الصحية العالمية التى تعدل اتفاقية لاهاى سنة ١٩٣٣ والتى سبق أن وقعتها مصر وصدقت عليها . وقد أبدت مصر أربعة تحفظات على هذه اللائحة ووافقت الهيئة العالمية عليها . وقد أرسلت وزارة الصحة مشروع الاتفاقية مع التحفظات المقبولة إلى مجلس الوزراء (نوفمبر سنة ١٩٥٣) للتصديق عليها تمهيدا لاستصدار مرسوم بإصدارها ارجع إلى صفحة ١٠٤٢ من هذه المجموعة .

وبعد الاطلاع على المواد ٢ (ك) و٢١ (أ) و٢٢ و٢٣ و٣٣ و٦٢ و٦٣ و٦٤ من دستور الهيئة الصحية العالمية .

توافق اعتباراً من هذا اليوم الخامس والعشرين من شهر مايو سنة ١٩٥١ على اللوائح الآتية المشار اليها فيما يلى بـ « هذه اللوائح » .

الجزء الأول — التعاريف

(المادة ١)

لأغراض هذه اللوائح :

دليل الإيداس إيجيبتى (Aedes Aeqyit Indxe) يقصد به النسبة — المعبر عنها بالنسبة المئوية — بين عدد المساكن التى توجد بها أماكن توالد بعوض الإيدس إيجيبتى فى دائرة معينة ومحددة ، ومجموع عدد مساكن هذه الدائرة ، التى فحصت كلها ، وباعتبار محل إقامة الأسرة الواحدة مسكناً[١]

الطائرة (Aircraft) : يقصد بها الطائرة التى تقوم برحلة دولية .

الميناء الجوى (Airport) : يقصد به الميناء الجوى الذى تعينه الدول التى يقع فى ممتلكاتها كميناء جوى للدخول والخروج لحركة النقل الجوى الدولية

وصول (Arrival) : السفينة أو الطائرة أو القطار أو عربة الطريق — يقصد به (arrivée) :

(ا) فى حالة السفينة البحرية وصولها إلى احدى الموانى .

(ب) فى حالة الطائرة وصولها إلى أحد الموانى الجوية .

(ج) فى حالة سفينة الملاحة الداخلية وصولها إما إلى الميناء أو محطة على الحدود كما تحدده الأحوال الجغرافية والاتفاقيات بين الدول المختصة وفقاً للمادة ١٠٤ أو حسبما تقضى به القوانين واللوائح السارية فى منطقة الدخول .

---

(١) لاحظنا اختلافا بين النص الفرنسى والانجليزى فى هذه الفقرة ، وقد ترجمت إلى العربية من النص الإنجليزى .

(ض ٠ ص)

(د)فى حالة القطار أو عربة الطريق إلى محطة الحدود .

أمتعة السفر (Baggage) : يقصد بها الأمتعة الشخصية للمسافر أو لأحد النوتية .

النوتية (Grew) : ويقصد بها كل مستخدمى السفينة أو الطائرة أو القطار أو عربة الطريق الذين يؤدون أعمالا فى كل منها . (épuipage)

اليوم : يقصد به مدة أربع وعشرين ساعة . (jour)

دائرة مرور مباشر : يقصد بها منطقة خاصة أنشئت ملحقة بأحد الموانى الجوية بموافقة السلطة الصحية المختصة وتحت اشرافها المباشر ، لإيواء المسافرين المارين مروراً مباشراً وعلى الأخص لعزل المسافرين والنوتية الذين يقطعون رحلتهم الجوية دون مبارحة الميناء الجوى .

المدير العام : ويقصد به مدير عام الهيئة .

الوباء : ويقصد به اتساع نطاق بؤرة مرض (Foyer) أو تعددها .

الإصابة الأولى : ويقصد بها أول إصابة غير وافدة من الخارج من مرض كورنتينى تقع فى دائرة محلية كانت خالية منه حتى ذلك الوقت أو قد انقطع حدوثه فيها خلال المدة المبينة لكل من هذه الأمراض فى المادة ٦ .

البؤرة (Foyer) : والمقصود بها حدوث إصابتين من مرض كورنتينى ناجمتين عن إصابة واحدة وافدة أو إصابة واحدة ناجمة عن إصابة غير وافدة وتعتبر بؤرة أول إصابة آدمية بالحمى الصفراء منقولة بواسطة بعوضة الإيداس إيجيبتى أو بواسطة أى ناقل منزلى آخر للحمى الصفراء .

الإدارة الصحية : ويقصد بها السلطة الحكومية المهيمنة على كامل الاقليم الذى تطبق عليه هذه اللوائح فيما يختص بتنفيذ الإجراءات الصحية المنصوص عليها فيها .

السلطة الصحية : المقصود بها السلطة الأولى المسئولة رأساً عن تطبيق الإجراءات الصحية المناسبة التى أجازتها أو قررتها هذه اللوائح وذلك فى أية دائرة محلية . (autorité sanitaire)

الإصابة الوافدة . يقصد بها الإصابة التى تتسرب إلى داخل أى اقليم من الخارج . (Cas importé)

دائرة محلية ملوثة : (Infected local area) والمقصود بها :

(ا) دائره محلية يوجد بها بؤرة طاعون أو كوليرا أو حمى صفراء أو جدرى .

(ب) دائرة محلية يوجد بها وباء تيفوس أو وباء حمى راجعة .

(ج) « « « طاعون بين القوارض على البر أو فى العائمات التى تولف جزء من معدات الميناء .

(د) دائرة محلية أو مجموعة من الدوائر المحلية حيث الأحوال السائدة هى الخاصة بمنطقة متوطن فيها مرض الحمى الصفراء .

مصاب(Infected person) :ويقصد به شخص مصاب بمرض كورنتينى أو يظن أنه مصاب بمثل هذا المرض. (personne atteinte)

رحلة دولية — ويقصد بها voyoge internotional :

(ا) فى حالة السفينة أو الطائرة — رحلة بين الموانى أو الموانى الجوية فى أقاليم تتبع أكثر من دولة واحدة ، أو رحلة بين موانى أو موانى جوية فى اقليم أو أقاليم تابعة لدولة واحدة وإذا كانت للسفينة أو الطائرة اتصالات مع اقليم تابع لأى دولة أخرى أثناء رحلتها وذلك بالنسبة لتلك الاتصالات فقط .

(ب) فى حالة الفرد — رحلة تشتمل على الدخول فى اقليم دولة غير إقليم الدولة الذى بدأ منه ذلك الشخص رحلته .

العزل (Isolation) : عند تطبيقه على شخص ما أو مجموعة من الأشخاص — يقصد به فصل ذلك الشخص أو تلك المجموعة عن غيرهم فيما عدا موظفى الصحة القائمين بالعمل بطريقة تمنع انتشار العدوى .

دائرة محلية (Lacolarea) : ويقصد بها :

١ — أصغر دائرة فى اقليم يجوز أن تكون ميناء أو ميناء جوياً ذات حدود معينة وهيئة صحية تستطيع تطبيق الاحتياطات الصحية المناسبة التى أجازتها أو قررتها هذه اللوائح .

لا يمنع وقوع مثل هذه الدائرة داخل دائرة أكبر ذات هيئة صحية مماثلة من اعتبار الدائرة الصغرى دائرة محلية بالنسبة لأغراض هذه اللوائح ، أو

٢ — ميناء جوى ألحقت به دائرة مرور مباشر .

الكشف الطبي : ويشمل زيارة السفينة أو الطائرة أو القطار أو عربة الطريق وفحصها مع فحص مبدئى للأشخاص الذين على ظهرها ولا تشمل الفحص الدورى للسفينة للتأكد من حاجتها لإبادة الفئران .

الهيئة : ويقصد بها الهيئة الصحية العالمية . (Organisation)

الحاج : ويقصد به الشخص الذى يؤدى فريضة الحج ويشمل حالة المسافرين على سفينة حجاج ، كل شخص مرافق أو مسافر مع أشخاص يؤدون فريضة الحج . (pélerin)

سفينة الحجاج : ويقصد بها السفينة التى (nav. à pélerins) :

(١) تسافر إلى الحجاز أو منه أثناء موسم الحج .

(ب) تحمل حجاجاً بنسبة لا تقل عن حاج لكل مائة طن قائم .

الحج — ويقصد به الحج إلى الأماكن المقدسة فى الحجاز .
(Pèlerinage)

الميناء — ويقصد به الميناء البحرى أو ميناء الملاحة الداخلية الذى تتردد السفن عليه عادة . (Port)

الأمراض الكورنتينية — ويقصد بها الطاعون والكوليرا والحمى الصفراء والجدرى والتيفوس والحمى الراجعة .

الحمى الراجعة — يقصد بها الحمى الراجعة التى ينقلها القمل .
(fièvre récurrente)

محطة صحية — يقصد بها ميناء أو ميناء جوى أو محطة الحدود التى تطبق فيها الإجراءات الصحية المنصوص عليها فى الملحق (١) على الحجاج والمزودة بالموظفين اللازمين والمنشئات والمهمات اللازمة للغرض .

موسم الحج — فيما يتعلق بسفن الحج يقصد به المدة التى تسبق يوم عرفات بأربعة شهور وتنتهى بعده بثلاثة شهور .
(saison de pèlerinage)

السفينة — ويقصد بها سفينة تجوب البحار أو معدة للملاحة الداخلية وتقوم برحلة دولية .

طبيب السفينة — ويقصد به فى حالة سفينة الحج : الطبيب الذى يستخدم على سفينة حجاج كنص المادة (ب٧ (، أو فى حالة وجود طبيبين أو أكثر يقومان بالعمل فأقدمهما .؟

مشتبه فيه (Suspect) — ويقصد به الشخص الذى تعتبره السلطة الصحية أنه سبق تعرضه للعدوى بمرض كرنتيني ومن الممكن أن ينشر ذلك المرض .

التيفوس — ويقصد به التيفوس الذى ينقله القمل .

شهادة قانونية — عند تطبيقها على التطعيم يقصد بها الشهادة التى تطابق القواعد والأنموذج المبينين فى الملحق رقم ٢ أو ٣ أو ٤

منطقة متوطنة فيها الحمى الصفراء — ويقصد بها منطقة يوجد بها بعوض الإيدس إيجيبتى أو أى ناقل منزلى آخر للحمى الصفراء ولكن غير مسئول فى الظاهر عن حفظ الفيروس باقياً بين حيوانات الأحراش مدداً طويلة] من الزمن . Zone d'endémicité amarile

دائرة صالحة للحمى الصفراء — ويقصد بها الدائرة التى لا توجد بها حمى صفراء ولكن الأحوال السائدة فيها تسمح بانتشارها إذا أدخلت اليها .

الجزء الثانى — التبليغات والبيانات الخاصة بالأوبئة

Notifications et Renseignements Épidémiologiques

(المادة ٢)

لتطبيق هذه اللوائح تعترف كل دولة بحق الهيئة فى الاتصال المباشر بالإدارة الصحية فى البلد أو البلاد التابعة لها ويعتبر أى تبليغ أو بيان ترسله الهيئة إلى الإدارة الصحية كأنه أرسل للدولة وأى تبليغ أو بيان ترسله الإدارة الصحية إلى الهيئة يعتبر كأنه مرسل من الدولة .

(المادة ٣)

١ — على كل إدارة صحية أن تبلغ الهيئة تلغرافياً فى ظرف أربع وعشرين ساعة من وقت علمهابأن دائرة محلية أصبحت دائرة محلية ملوثة .

٢ — يجب التثبت فى أقرب وقت مستطاع من وجود المرض المبلغ عنه بالوسائل المعملية ، على قدر ما تسمح به الميسرة وترسل النتيجة فوراً بالتلغراف إلى الهيئة .

(المادة ٤)

١ — أى تبليغ مطلوب وفقاً للبند (١) من المادة ٣ — فيما عدا حالات طاعون القوارض يجب أن يلحق فوراً ببيان عن مصدر ونوع المرض ، وعدد الإصابات به والوفيات منه والأحوال التى تؤثر فى انتشار المرض ، والاحتياطات الوقائية المتخذة .

٢ — فى حالة طاعون القوارض — يجب أن يلحق التبليغ المطلوب وفقاً للبند (١) من المادة ٣ بتقارير شهرية عن عدد القوارض التى فحصت وعدد ما وجد مصاباً منها بالعدوى .

(المادة ٥)

١ — وفى أثناء الوباء — يجب أن تتبع التبليغات والبيانات المطلوبة وفقاً للمادة الثالثة والبند (١) من المادة الرابعة برسائل متعاقبة ترسل للهيئة فى فترات منتظمة .

٢ — يجب أن تكون هذه الرسائل متعددة ومفصلة بقدر الإمكان . ويرسل بيان بعدد الإصابات والوفيات مرة على الأقل كل أسبوع .

ويجب إيضاح الاحتياطات المتخذة لمنع انتشار المرض ، وعلى الأخص الإجراءات الجارى تطبيقها لمنع انتشار المرض إلى البلاد الأخرى بواسطة السفن أو الطائرات أو القطارات أو عربات الطريق التى تغادر الدائرة المحلية الملوثة .

وفى حالة الطاعون ، يجب تعيين الاحتياطات المتخذة ضد القوارض ويجب — فى حالة الأمراض الكورنتينية التى تنقل بواسطة الحشرات — تعيين الاحتياطات المتخذة ضد هذه الحشرات الناقلة .

(المادة ٦)

١ — على الإدارات الصحية فى الإقليم الذى تقع فيه دائرة محلية ملوثة — غير الدائرة المحلية التى تكون جزء من منطقة متوطنة فيها الحمى الصفراء — أن تخطر الهيئة عندما تصبح تلك الدائرة خالية من العدوى .

٢ — يجوز اعتبار أى دائرة محلية ملوثة كأنها خالية من العدوى عندما يتم اتخاذ جميع الإجراءات الوقائية والمواظبة عليها لمنع عودة ظهور المرض أو انتشاره الى دوائر أخرى ، وكذلك :

(ا) فى حالة الطاعون أو الكوليرا أو الجدرى أو التيفوس أو الحمى الراجعة عند انقضاء مدة من الزمن مساوية لضعف مدة حضانة المرض بحسب ما هو منصوص عليها فيما بعد ، وذلك منذ وفاة أو شفاء أو عزل آخر إصابة شخصت وعدم وقوع إصابة بهذا المرض فى أية دائرة محلية أخرى مجاورة ويشترط فى حالات الطاعون المصحوبة بطاعون القوارض انقضاء المدة المحددة فى الفقرة (ج) من هذا البند .

(ب) فى حالة الحمى الصفراء التى تقع خارج منطقة متوطنة فيها الحمى الصفراء عند انقضاء ثلاثة شهور منذ حدوث آخر إصابة بشرية أو شهر واحد منذ هبوط دليل بعوض الإيدس إجيبتى إلى ما لايزيد عن واحد فى المائة .

(ج) فى حالة طاعون القوارض بعد مضى شهر على إيقاف الوباء بينها .

(المادة ٧)

على كل إدارة صحية أن تبلغ الهيئة فوراً عن الدليل على وجود فيروس الحمى الصفراء فى أى جزء من أرضها لم يسبق التحقق من وجوده به وعليها تحديد مدى الدائرة التى وجد بها .

(المادة ٨)

١ — على كل إدارة صحية أن تبلغ الهيئة عن :

(ا) أى تغيير يطرأ على ماتطلبه من تطعيم بالنسبة لأية رحلة دولية .

(ب) الإجراءات التى قررت تطبيقها على القادمين من أية دائرة محلية ملوثة والغاء هذه الإجراءات مع إيضاح تاريخ تطبيقها أو الغائها .

٢ — يرسل مثل هذا التبليغ بالتلغراف ، وكلما أمكن يرسل قبل أى تغيير كهذا أو أى تطبيق أو الغاء لمثل هذه الإجراءات .

٣ — على كل إدارة صحية أن ترسل إلى الهيئة مرة كل عام فى تاريخ تحدده الهيئة بيانا مجملا عما تطلبه من تطعيم لأية رحلة دولية .

(المادة ٩)

علاوة على التبليغات والبيانات المطلوبة بمقتضى المواد من (٣) إلى (٨) ، على كل إدارة صحية أن ترسل الى الهيئة أسبوعيا ما يأتى :

(ا) تقريراً بالتلغراف عن عدد ما حدث من حالات الأمراض الكورنتينية والوفيات بها فى الأسبوع السابق فى كل مدينة من مدنها وكل بلدة من بلادها مجاورة لأى ميناء أو ميناء جوى .

(ب) تقريراً بالبريد الجوى عن عدم حدوث مثل هذه الإصابات
خلال المدد المشار اليها فى الفقرات ا و ب و ج من البند (٢)
من المادة السادسة .

(المادة ١٠)

على الإدارة الصحية أيضا أن ترسل أى تبليغ أو بيان مطلوب طبقاً للمواد من الثالثة إلى التاسعة — عند طلبه — إلى أية بعثة دبلوماسية أو قنصلية توجد فى الإقليم الذى تشرف عليه هذه الإدارة .

(المادة ١١)

تقوم الهيئة بتزويد جميع الإدارات الصحية بأسرع ما يمكن وبالوسائل الملائمة للظروف بكل البيانات الوبائية وغيرها من المعلومات التى تكون قد تلقتها وفقاً للمواد من الثالثة إلى الثامنة والبند (١) من المادة التاسعة . وكذلك الأنباء الخاصة بعدم وصول أية تقارير مطلوبة بمقتضى المادة التاسعة . وترسل المراسلات ذات الصفة المستعجلة بالتلغراف أو التليفون .

(المادة ١٢)

أية برقية ترسل أو مكالمة تليفونية تحصل ، تنفيذاً للمواد من الثالثة إلى الثامنة والمادة (١١) ، يجب أعطاؤها الأولوية المناسبة للظروف . وفى حالة الاستعجال الشديد ، عند ما يكون هناك خطر من انتشار مرض كورنتينى ، يجب أن تكون لها الأولوية على جميع ما عداها من البرقيات أو المكالمات المنصوص عليها فى الاتفاقيات الدولية الخاصة بالرسائل البرقية والتليفونية .

(المادة ١٣)

١ – على كل دولة أن تقدم للهيئة سنوياً – وفقاً للمادة ٦٢ من دستور الهيئة – بيانا عن أية إصابة بمرض كورنتينى تكون قد حدثت نتيجة لحركة النقل الدولى أو نقلت بواسطته ، وكذا عن الإجراء الذى اتخذ وفقاً لهذة اللوائح أو له علاقة بتطبيقها .

٢ – وستعد الهيئة تقريراً سنويا عن تطبيق هذه اللوائح وتأثيرها على حركة النقل الدولى ، وذلك على ضوء البيانات المطلوبة بمقتضى البند (١) من هذه المادة والتبليغات والتقارير المطلوبة وفقاً لهذه اللوائح ولأى بيان رسمى آخر .

الجزء الثالث – التنظيم الصحى

Organisation Sanitaire

(المادة ١٤)

١ – على كل إدارة صحية – بقدر ما هو ممكن – أن تكفل وجود نظام ومهمات تحت تصرف المانى والموانى الجوية الواقعة فى أقليمها كافية لتطبيق الإجراءات المنصوص عليها فى هذه اللوائح .

٢ – يجب تزويد كل ميناء وميناء جوى بمورد مياه نقية للشرب .

٣ – يجب تزويد كل ميناء جوى بوسائل ناجعة لنقل المواد البرازية والقمامة والمياه العادمة والأطعمة التالفة وغيرها من المواد المضرة بالصحة ، وتصريفها تصريفاً مأموناً .

(المادة ١٥)

يجب أن يتوافر لأكبر عدد ممكن من المانى فى الإقليم إدارة طبية منظمة مزودة بعدد كاف من الموظفين والمهمات والأمكنة ، وبوجه

خاص كافة التسهيلات اللازمة لعزل المصابين والعناية بهم فوراً وللقيام بأعمال التطهير ، وللفحص البكتريولوجى ، ولجمع القوارض وفحصها لعدوى الطاعون ، ولأى إجراء مناسب آخر تنص عليه هذه اللوائح .

(المادة ١٦)

على السلطة الصحية بكل ميناء أن :

(ا) تتخذ كافة الإجراءات الممكنة عمليا لخفض عدد القوارض فى منشئات الميناء إلى أدنى حد ممكن .

(ب) تبذل كل جهد لتحصين منشئات الميناء ضد الفئران .

(المادة ١٧)

١ — على كل إدارة صحية أن تكفل تزويد عدد كاف من الموانى فى إقليمها بالموظفين الأكفاء للقيام بتفتيش السفن توطئة لصرف شهادات الإعفاء من عمليات إبادة الفئران المشار إليها فى المادة ٥٢ . وعلى الإدارة الصحية أن تعتمد هذه الموانى لهذا الغرض .

٢ — على الإدارة الصحية أن تعين فى هذه الموانى المعتمدة عدداً يتوقف مقداره على اتساع ودرجة حركة نقلها الدولى بوصف أنها مزودة بالمهمات والموظفين اللازمين لإبادة ما فى السفن من فئران ، وطئة لإصدار شهادات إبادة الفئران المشار إليها فى المادة ٥٢ .

(المادة ١٨)

يجب أن تزود الموانى الجوية بدوائر مرور مباشر بمجرد إمكان ذلك وأينما تدعو الضرورة إلى إيجاد أماكن معدة للمرور المباشر .

(المادة ١٩)

١ـ على كل إدارة صحية أن تخصص عدداً من الموانى الجوية فى إقليمها كموانى جوية صحية تتناسب وحركة نقلها الدولى .

Aéroports sanitaires

٢ ـ يجب أن يوضع تحت تصرف كل ميناء جوى صحى ما يأتى :

(أ) إدارة طبية منظمة مزودة باللازم من الموظفين والمهمات والأبنية . Organisation Médical

(ب) تسهيلات لنقل وعزل وعلاج المصابين أو المشتبه فيهم .

(ج) تسهيلات للقيام بأعمال التطهير الناجع وإبادة الحشرات وإبادة القوارض وأى إجراءات مناسبة أخرى مما نصت عليه هذه اللوائح .

(د) معمل بكتريولوجى أو وسائل إرسال المواد المشتبه فيها إلى مثل هذا المعمل . Laboratoire Boctériologique

(هـ) تسهيلات لإجراء عمليات التطعيم ضد الكوليرا والحمى الصفراء والجدرى . service de vaccination

(المادة ٢٠)

١ ـ يجب المحافظة على خلو كل ميناء واقع فى منطقة متوطن فيها مرض الحمى الصفراء أو فى دائرة صالحة للحمى الصفراء ، وكذا الدائرة الواقعة داخل محيط مثل هذا الميناء من بعوض الإيدس إيجيبتى فى طوريه اليرقى والبالغ .

٢ — يجب أن يحصن ضد البعوض كل مبنى واقع داخل دائرة مرور مباشر ملحقة بأى ميناء جوى يقع فى منطقة متوطنة فيها الحمى الصفراء أو فى دائرة صالحة للحمى الصفراء .

٣ — كل ميناء جوى صحى يقع فى منطقة متوطنة فيها الحمى الصفراء يجب أن : Aéroport Sanitaire

(ا) يزود بمساكن لا ينفذ إليها البعوض ، وأن تكون لديه عنابر مرضى لا ينفذ إليها البعوض ، لإيواء المسافرين والنوتية وموظفى الميناء الجوى .

(ب) يخلى من البعوض بواسطة المواظبة على إبادته بنظام فى طوريه اليرقى والبالغ ، وذلك داخل محيط الميناء الجوى وفى دائرة واقية تمتد إلى مسافة ٤٠٠ متر حول ذلك المحيط .

٤ — لأغراض هذه المادة يقصد بمحيط الميناء الجوى الخط الذى يكتنف المنطقة التى تحوى مبانى الميناء الجوى وأية أراضى أو مياه مستعملة لإيواء الطائرات أو معدة لهذا الغرض .

(المادة ٢١)

١ — على كل إدارة صحية أن ترسل إلى الهيئة :

(ا) كشفاً بالموانى الواقعة فى إقليمها والمعتمدة وفقاً للمادة ١٧ لإصدار

(١) شهادات إعفاء من عمليات إبادة الفئران فقط ، و

(٢) شهادات عمليات إبادة الفئران ، وشهادات إعفاء من عمليات الإبادة .

(ب) كشفاً بالموانى الجوية الصحية فى أقليمها .

(ج) كشفاً بالموانى الجوية فى إقليمها المزوده بدوائر مرور مباشر .

٢ — على الإدارة الصحية أن تخطر الهيئة بكل تغيير قد يقع من وقت لآخر فى الكشوف المطلوبة وفقاً للبند (١) من هذه المادة .

٣ — ترسل الهيئة فوراً إلى جميع الإدارات الصحية البيانات التى ترد إليها وفقاً لهذه المادة .

(المادة ٢٢)

حيثما تبلغ حركة النقل الدولى درجة كافية من الأهمية ، وكلما استدعت ذلك الأحوال الوبائية — يجب توفير التسهيلات الصحية اللازمة لتطبيق الإجراءات المنصوص عليها فى هذه اللوائح فى مراكز الحدود وخطوط السكة الحديدية وفى الطرق . وكذا على الطرق المائية الداخلية ، حيثما توجد عند الحدود رقابة صحية على الملاحة الداخلية .

الجزء الرابع — الإجراءات الصحية

Mesures et formalités Sanitaire

الفصل الأول — أحكام عامة

(المادة ٢٣)

الإجراءات الصحية التى تسمح باتخاذها هذه اللوائح هى الحد الأقصى للإجراءات التى قد تطلب تطبيقها على حركة النقل الدولى أية دولة لحماية ممتلكاتها ضد الأمراض الكورنتينية .

(المادة ٢٤)

يجب البدء فوراً فى الإجراءات والنظم الصحية وتكملتها دون إبطاء ثم تطبيقها من غير تحيز .

(المادة ٢٥)

١ – يجب القيام بالتطهير وإبادة الحشرات والفئران وغيرها من العمليات الصحية الأخرى بحيث :

(ا) لا تسبب مضايقة لأى شخص أو ضرراً لصحته .

(ب) لا تحدث تأثيراً ضاراً بكيان السفينة أو الطائرة أو العربة أو فى أجهزة إدارتها .

(ج) تتحاشى كافة أخطار الحريق .

٢ – عند القيام بهذه العمليات على البضائع والأمتعة وغيرها من الأشياء يجب اتخاذ كل حيطة لتجنب وقوع أى تلف .

(المادة ٢٦)

١ – على السلطة الصحية – كلما طلب إليها ذلك – أن تصرف لحامله بدون مقابل ، شهادة تبين الإجراءات التى طبقت على السفينة أو الطائرة أو عربة السكة الحديدية أو عربة البضائع أو السيارة والأجزاء التى تناولتها العملية والوسائل التى استخدمت وأسباب تطبيق هذه الإجراءات . وفى حالة الطائرة تدرج هذه البيانات عند الطلب الإقرار العام General Declaration بدلا من الشهادة .

٢ – على السلطة الصحية – بالقياس على ذلك – أن تصرف مجانا عند الطلب :

(ا) لأى مسافر شهادة موضح بها تاريخ وصوله أو قيامه والإجراءات التى طبقت بشأنه وعلى أمتعته .

(ب) للمرسل ، والمرسل إليه ، وحامل البضاعة أو وكلاء كل منهم شهادة تبين الإجراءات التى اتخذت نحو البضاعة .

(المادة ٢٧)

١ – لا يجوز عزل الشخص الموضوع تحت المراقبة،بل يسمح له بحرية التنقل . على أن للسلطة الصحية – عند الضرورة – تكليفه بتقديم نفسه إليها فى أثناء مده المراقبة .

وفيما عدا ما حددته أحكام المادة ٦٩ ، يجوز للسلطة الصحية كذلك أن تخضع مثل هذا الشخص للفحص الطبى ، وأن تقوم بأية تحريات تكون ضرورية للتحقق من حالته الصحية .

٢ – عند ما ينتقل شخص موضوع تحت المراقبة إلى جهة أخرى سواء كانت داخل أو خارج نفس الإقليم ، يجب عليه أن يخطر السلطة الصحية ، التى عليها أن تخطر فوراً السلطة الصحية فى الجهةالتى يقصدها . وعليه عند وصوله أن يتقدم إلى السلطة الصحية التى لها أن تطبق الإجراء المنصوص عليه فى البند الأول من هذه المادة .

(المادة ٢٨)

فيما عدا الحالات الطارئة التى تنطوى على خطر جسيم على الصحة العامة ، لا يجوز للسلطة الصحية بأى ميناء أو ميناء جوى أن تمنع أية سفينة أو طائرة غير ملوثة أو مشتبه فى تلوثها بمرض كورنتينى من تفريغ أو شحن حمولتها أو أخذ وقو د أومياه بسبب أى مرض وبائى آخر .

(المادة ٢٩)

للسلطة الصحية أن تتخذ جميع الإجراءات الممكنة لتقييد تصريف المواد البرازيةوالقمامةمن أيةسفينة التى قد تلوث مياه الميناءأوالقناة .

الفصل الثانى — الإجراءات الصحية عند القيام

Mezures Sanitaires au départ

(المادة ٣٠)

١ — للسلطة الصحية فى الميناء أو الميناء الجوى أوالدائرة المحلية التى يقع فيها مركز حدود — إذا رأت ضرورة لذلك — أن توقع الكشف الطبى على أى شخص قبل قيامه برحلة دولية . وعند تحديد وقت ومكان هذا الكشف ، يحسب حساب الفحص الجمركى وغير ذلك من الإجراءات الرسمية وذلك لتيسير السفر وتجنب أى تأخير .

٢ — على السلطة الصحية المشار إليها فى البند (١) من هذه المادة أن تتخذ كل الإجراءات الممكنة :

(ا) لمنع سفر أى شخص مصاب أو مشتبه فيه .

(ب) لمنع تسرب أى عامل يحتمل أن يسبب العدوى أو حشرات ناقلة لمرض كورنتينى إلى سفينة أو طائرة أو قطار أو سيارة .

٣ — على الرغم من أحكام الفقرة (ا) من البند ٢ من هذه المادة يجوز أن يسمح للشخص الذى فى رحلة دولية ، ويوضع عند وصوله تحت المراقبة ، أن يواصل رحلته . فاذا كان مسافراً بطريق الجو ، فعلى السلطة الصحية فى الميناء الجوى إثبات ذلك فى الإقرار العام .

الفصل الثالث — الاحتياطات الصحية التى تطبق بين الموانى أو الموانى الجوية للقيام والوصول [1]

(المادة ٣١)

محظور إلقاء أو السماح بسقوط أية مادة من الطائرة أثناء تحليقها يمكن أن يتسبب عنها مرض وبائى .

---

(1) Mesures santaries applicables durant le trajet entre les ports ou aéroports de départ et d'arrivée.

(المادة ٣٢)

١ – لا تطبق الدولة الإجراءات الصحية على سفينة تمر فى مياهها الاقليمية دون أن تعرج على أحد الموانى أو على الشاطىء .

٢ – فاذا عرجت السفينة لأى سبب ، جاز تطبيق القوانين واللوائح السارية فى الإقليم عليها ، على أن لا يتجاوز أحكام هذه اللوائح .

(المادة ٣٣)

١ – لا يطبق أى إجراء صحى فيما عدا الفحص الطبي على السفينة السليمة – كما هو منصوص عليها فى الجزء الخامس – التى تعبر قناة ملاحية أو طريقا مائيا فى إقليم دولة وهى فى طريقها إلى ميناء فى أقليم دولة أخرى ، إلا إذا كانت السفينة قادمة من دائرة محلية ملوثة أو كان على ظهرها شخص قادم من دائرة محلية ملوثة ، خلال مدة حضانة المرض الملوثة به هذه الدائرة .

٢ – على أن الإجراء الوحيد الذى يجوز تطبيقه على مثل هذه السفينة القادمة من دائرة كهذه أو التى يكون على ظهرها شخص كما ذكر ، هو وضع حارس صحى على ظهرها – عند الضرورة – لمنع أى اتصال غير مرخص به بين السفينة والشاطىء ، وللإشراف على تطبيق المادة ٢٩ .

٣ – على السلطة الصحية أن تسمح لمثل هذه السفينة بأن تأخذ – تحت إشرافها – الوقود والمياه ، والمؤونة .

٤ – السفينة الملوثة أو المشتبه فى تلوثها التى تمر فى قناة بحرية أو طريق مائى ، يجوز معاملتها كما لو كانت قادمة إلى ميناء فى نفس الأقليم .

(المادة ٣٤)

بقطع النظر عن وجود أى نص مخالف لهذه اللوائح فيما عدا المادة ٧٥ — لا يطبق أى إجراء صحى غير الكشف الطبي على :

(ا) الركاب والنوتية على ظهر السفينة السليمة الذين لا يغادرونها

(ب) الركاب والنوتية القادمين فى طائرة سليمة والذين يمرون فى طريقهم باقليم ثم يبقون فى دائرة مرور مباشر ملحقة بميناء جوى تابع لذلك الإقليم ، أو — إذا كان الميناء الجوى لم يزود بعد بمثل تلك الدائرة — الذين يخضعون لإجراءات العزل التى تفرضها السلطة الصحية لمنع انتشار المرض، وإذا اضطر مثل هولاء الأشخاص إلى مغادرة الميناء الجوى الذى ينزلون به فقط بقصد مواصلة رحلتهم من ميناء جوى آخر قريب من الميناء الأول ، فلا يطبق عليهم مثل هذه الإجراءات إذا تم الانتقال تحت إشراف السلطة أو السلطات الصحية .

الفصل الرابع — الإجراءات الصحية عند الوصول

Mesures Sanitaires à l'arriveé

(المادة ٣٥)

على الدول — كلما كان ذلك ممكنا — أن تعطى ترخيص حرية المرور بالراديو للسفينة أو الطائرة إذا كان من رأى السلطة الصحية للميناء أو الميناء الجوى الذى تقصده أيهما — بناء على البيانات الواردة منها قبل وصولها — أنه لن يترتب على وصولها دخول أو انتشار أى مرض كورنتيني .

(المادة ٣٦)

١ – يجوز للسلطة الصحية للميناء أو الميناء الجوى أو محطة الحدود أن تخضع للكشف الطبي أية سفينة أو طائرة أو قطار أو عربة طريق عند وصولها ، وكذلك أى شخص يكون فى رحلة دولية .

٢ – إن الإجراءات الصحية الأخرى التى يجوز تطبيقها على السفينة أو الطائرة أو القطار أو عربة الطريق تحددها الظروف التى كانت سائدة فيها أثناء الرحلة أو التى تكون سائدة فيها وقت الفحص الطبي ، مع عدم الإخلال بالإجراءات التى تسمح هذه اللوائح بتطبيقها على السفينة ، أو الطائرة ، أو القطار ، أو عربة الطريق القادمة من دائرة محلية ملوثة .

(المادة ٣٧)

يقصر تطبيق الإجراءات المنصوص عليها فى الجزء الخامس والتى تشترط القدوم من دائرة محلية ملوثة ، على السفينة ، أو الطائرة ، أو القطار ، أو عربة الطريق ، أو الشخص ، أو المتاع – تبعا للحالة – القادمة من دائرة كهذه ، بشرط أن تكون السلطة الصحية للدائرة المحلية الملوثة قائمة باتخاذ جميع الاحتياطات اللازمة لمنع انتشار المرض وبتطبيق الإجراءات المنصوص عليها فى البند ٢ من المادة ٣٠

(المادة ٣٨)

عند وصول سفينة ، أو طائرة ، أو قطار ، أو عربة طريق ، يجوز نقل أى شخص مصاب عليها وعزله . ومثل هذا النقل إجبارى إذا طلبه الشخص المسئول عن وسيلة النقل .

(المادة ٣٩)

١ – فيما عدا أحكام الجزء الخامس ، يجوز للسلطة الصحية أن تضع تحت المراقبة أى شخص مشتبه فيه يكون فى رحلة دولية قادماً بأية وسيلة من دائرة محلية ملوثة . ويجوز استمرار مثل هذه المراقبة حتى نهاية مدة الحضانة المناسبة حسب ما جاء فى الجزء الخامس .

٢ – فيما عدا ما نص عليه بصفة خاصة فى هذه اللوائح لا يجوز الاستعاضة عن المراقبة بالعزل ، إلا إذا رأت السلطة الصحية أن هناك خطراً بالغا من انتقال العدوى من الشخص المشتبه فيه .

(المادة ٤٠)

لا يجوز إعادة تطبيق أى إجراء صحى ، غير الفحص الطبى ، يكون قد طبق فى ميناء أوميناء جوى سابق فى الميناء أو الميناء الجوى التالى إلا فى الحالتين الآتيتين :

(ا) إذا حدث بعد قيام السفينة أو الطائرة من الميناء أو الميناء الجوى الذى طبقت فيه الإجراءات ، أن ظهرت حالة ذات خطورة وبائية سواء فى ذلك الميناء أو الميناء الجوى أو على ظهر السفينة أو الطائرة تستدعى إعادة تطبيق مثل هذ الإجراء .

(ب) إذا تحققت السلطة الصحية للميناء أو الميناء الجوى التالى من واقع أدلة قاطعة أن الإجراء الفردى الذى طبق لم يكن ذا أثر كاف .

(المـادة ٤١)

مع مراعاة أحكام المادة ٧٩ – لايجوز لأسباب صحية منع سفينة أو طائرة من اللجوء إلى أى ميناء أو ميناء جوى ، فاذا لم يتوفر للميناء

أو الميناء الجوى الوسائل اللازمة لتطبيق الإجراءات الصحية بها فى هذه اللوائح والتى ترى السلطة الصحية للميناء أوالميناء الجوى ضرورتها ، جاز تكليف السفينة أو الطائرة بالقيام — على مسئوليتها الخاصة — إلى أقرب ميناء أو ميناء جوى ملائم ويناسب السفينة أو الطائرة .

(المـادة ٤٢)

لاتعتبر الطائرة قادمة من دائرة محلية ملوثة ، لمجرد أنها أثناء مرورها فوق إقليم ملوث قد نزلت فى ميناء جوى صحى هوفى ذاته ليس دائرة محلية ملوثة .

(المـادة ٤٣)

لايعتبر أى شخص علىظهر طائرة حلقت فوقدائرة محلية ملوثة دون أن تهبط بها أو هبطت بها تحت الظروف الواردة بالمادة ٣٤ — قادماً من تلك الدائرة .

(المـادة ٤٤)

١ — فيما عدا مانص عليه فى البند ٢ من هذه المادة يجب السماح للسفينة أوالطائرة أن ترحل فوراً إذا لم توافق على الخضوع للإجراءات التى تفرضها السلطة الصحية للميناء أو الميناء الجوى طبقاً لهذه اللوائح على أن لاترسو أثناء رحلتها فى أى مينا أوميناء جوى آخر فى نفس الإقليم.

ومع ذلك يسمح لمثل هذه السفينة أو الطائرة بأخذ الوقود والمياه والتموين هى تحت الحجر الصحى . وإذا أثبت الفحص الطبى سلامة هذه السفينة فيجب ألاتحرم من الانتفاع بالمادة ٣٣ .

٢ — لايسمح فى الأحوال الآتية للسفينة أو الطائرة التى تصل إلى ميناء أو ميناء جوى يقع فى دائرة صالحة للحمى الصفراء بمغادرتها ويجب أن تخضع للإجراءات التى تطلبها السلطة الصحية وفقاً لهذه اللوائح :

(ا) إذا كانت الطائرة ملوثة بالحمى الصفراء.

(ب) إذا كانت السفينة ملوثة بالحمى الصفراء ووجد على ظهرها بعوض الإيدس إيجيبتى وتبين من الفحص الطبى وجود شخص مصاب لم يعزل فى الوقت المناسب .

(المادة ٤٥)

١ — إذا هبطت طائرة لأسباب خارجة عن إرادة الربان المتولى القيادة فى جهة ما غير ميناء جوى أو فى ميناء جوى غير الذى كانت تقصده فعلى الربان المتولى القيادة ، أو أى شخص آخر مكلف ، أن يبذل كل جهد للاتصال بأقرب سلطة صحية أو بأية سلطة عامة أخرى .

٢ — يجوز للسلطة الصحية بمجرد إبلاغها عن نزول الطائرة أن تتخذ أى إجراء مناسب على ألا يتجاوز بحال ما الإجراءات المصرح بها فى هذه اللوائح .

٣ — مع مراعاة البند الخامس من هذه المادة ، ومالم يكن ذلك بقصد الاتصال بالسلطة الصحية أو السلطة العامة أو بترخيص من مثل هذه السلطة ، لن يسمح لأى شخص على ظهر الطائرة بمغادرة مكان هبوطها ، كما لايسمح بنقل شئ من شحنتها من هذا المكان .

٤ — عندما يتم أى إجراء تطلبه السلطة الصحية ، يجوز للطائرة — فيما يتعلق بالإجراءات الصحية — أن تسافر إما إلى الميناء الجوى الذى

كانت تقصد الهبوط فيه ، وإما — فى حالة تعذر ذلك عليها لأسباب فنيه — إلى ميناء جوى يكون موقعه ملائما .

٥ — يجوز للطيار المتولى القيادة ، (le commandant de l'aéronef.) أو أى شخص آخر مكلف ، أن يتخذ مايكون ضرورياً من إجراءات طارئة للمحافظة على صحة وسلامة الركاب والنوتية .

الفصل الخامس — الإجراءات المتعلقة بالنقل الدولى للبضائع والأمتعة والبريد (1)

(المادة ٤٦)

١ — لاتخضع البضائع للإجراءات الصحية المنصوص عليها فى هذه اللوائح ، إلا عندما يتوفر لدى السلطة الصحية مايدعو للاعتقاد باحتمال تلوثها بالعدوى من مرض كورنتينى أو أنها يمكن أن تكون أداة لنشر مثل هذا المرض .

٢ — فيما عدا الإجراءات المنصوص عليها فى المادة ٦٨ ومع استثناء الحيوانات الحية لايجوز إخضاع البضائع العابرة التى لاتنقل من سفينة لأخرى للإجراءات الصحية أو حجزها فى أى ميناء أو ميناء جوى أو عند الحدود .

(المادة ٤٧)

مع استثناء حالة الشخص المصاب أو المشتبه فيه ، لايجوز تطهير الأمتعة أو إبادة الحشرات منها إلا اذا كان الشخص يحمل مادة ملوثة أو حشرات ناقلة لأى مرض كورنتينى .

---

(1) Mesures Concernant le transport international de marchandises, des bagages et du Courrier.

(المـادة ٤٨)

١ ـ لاتخضع الرسائل البريدية والصحف والكتب والمطبوعات الأخرى لأى إجراء صحى.

٢ـ لايجوز إخضاع طرود البريد للإجراءات الصحية إلا فى حالة احتوائها :

(ا) على أى نوع من الأغذية المشار اليها فى البند ١ من المادة ٦٨ عندما يوجد لدى السلطة الصحية مايحملها على الاعتقاد بأنها آتية من دائرة محلية ملوثة بالكوليرا، أو.

(ب) البياضات أو الملابس أو أدوات الفراش التى استعملت أو انسخت والتى تنطبق عليها أحكام الجزء الخامس .

الجزء الخامس — أحكام خاصة بكل من الأمراض الكورنتينية [1]

الفصل الأول — الطاعون Peste

(المـادة ٤٩)

فى سبيل تنفيذ أغراض هذه اللوائح تعتبر مدة حضانة مرض الطاعون ستة أيام .

(المـادة ٥٠)

لايطلب التطعيم ضد الطاعون كشرط للسماح لأى شخص بدخول أى اقليم .

---

(1) Disposiaitions propres à chacune des maladies quarantenaires.

راجع قرار مجلس الوزراء الصادر فى ١٩٥٣/٤/٢٩ منشور فى النشرة التشريعية لوزارة العدل ابريل سنة ١٩٥٣ ص ٥١٠

(المادة ٥١)

١ – على كل دولة أن تستخدم جميع الوسائل التى فى وسعها للتقليل من الخطر الناشئ عن انتشار الطاعون بواسطة القوارض والطفيليات التى تعيش على ظهورها . وعلى إدارتها الصحية أن تلم دائما بالأحوال السائدة فى أية دائرة محلية ، وعلى الأخص فى أى ميناء أو ميناء جوى ملوث أو مشتبه فى تلوثه بطاعون القوارض وذلك بجمع القوارض والطفيليات التى تعيش على ظهورها وفحصها فى أوقات منتظمة .

٢ – يعنى عناية خاصة بمنع تسرب القوارض إلى السفينة أو الطائرة فى أثناء بقائها فى ميناء أو ميناء جوى ملوث بالطاعون .

(المادة ٥٢)

١ – يجب فى كل سفينة :

(ا) إما إبادة الجرذان منها فى أوقات دورية ، وإما

(ب) حفظها دائما بحيث يكون عدد القوارض فيها لايستحق الذكر .

٢ – يقتصر صرف شهادة إبادة الفئران ، أوشهادة الإعفاء من عملية إبادة الفئران ، على السلطة الصحية للميناء المعتمد لهذا الغرض طبقاً للمادة ١٧ . وتظل كل شهادة من هذا النوع صالحة لمدة ستة شهور . على أنه يجوز مد هذه المدة شهراً آخر للسفينة التى تقصد مثل هذا الميناء إذا كانت العمليات المزمع اتخاذها هناك من شأنها تسهيل عملية إبادة الفئران أو التفتيش ، حسب الحالة .

٣ – يجب أن تكون شهادات إبادة الفئران والإعفاء من عملية إبادة الفئران مطابقة للأنموذج المبين فى الملحق رقم ١

٤ — إذا لم تقدم شهادة صالحة ، يجوز للسلطة الصحية للميناء المعتمد طبقاً للمادة ١٧ — بعد التحرى والتفتيش — أن تتبع الإجراءات الآتية :

(ا) إذا كان الميناء قد خصص وفقاً للبند ٢ من المادة ١٧ ، جاز للسلطة الصحية أن تقوم بإبادة الفئران من السفينة أو أن تأمر بإجراء هذه العملية تحت إدارتها ورقابتها ولها فى كلتا الحالتين أن تعين الطريقة الفنية الواجب اتباعها لضمان إبادة القوارض من السفينة . ويجب أن تجرى عملية إبادة الفئران بحيث يتجنب بقدر الإمكان إلحاق أى ضرر بالسفينة وبحمولتها وألا تستغرق مطلقا من الوقت أكثر مما يلزم لها .

ويجب — حيثما أمكن — أن تجرى عملية الإبادة عندما تكون العنابر خالية .

وفيما يتعلق بالسفينة التى لاتحتوى إلا على صابورة ، يجب إجراء هذه العملية قبل الشحن . فاذا ما تمت عملية إبادة الفئران على الوجه المرضى ، أصدرت السلطة الصحية شهادة إبادة الفئران .

(ب) يجوز للسلطة الصحية فى أى ميناء معتمد وفقاً للمادة ١٧ ، أن تصدر شهادة إعفاء من إبادة الفئران إذا اقتنعت بأن عدد القوارض على ظهر السفينة لايستحق الذكر .

ولاتصرف مثل هذه الشهادة ، إلا إذا تم تفتيش السفينة والعنابر خالية ، أوكانت لاتحوى غير صابورة ، أو مواد أخرى لاتجتذب القوارض ، وتيسر بطبيعتها أو بطريقة وضعها عملية تفتيش العنابر تفتيشا كاملا . ويجوز صرف شهادة إعفاء من إبادة الفئران لناقلة الزيت التى تكون عنابرها ممتلئة .

٥ – إذا كانت الظروف التى تتم فيها عملية إبادة الفيران بحيث ترى سلطة الصحية للميناء الذى تمت فيه العملية عدم إمكان الوصول إلى نتيجة مرضية – فعلى السلطة الصحية أن توشر بما يفيد ذلك على شهادة إبادة الفئران الموجودة .

(المـادة ٥٣)

فى الظروف الاستثنافية ذات الطبيعة الوبائية يجوز إبادة الفئران من الطائرة متى كان هناك اشتباه فى وجود قوارض على ظهرها .

(المـادة ٥٤)

يجب قبل القيام برحلة دولية من دائرة محلية بها وباء طاعون رئوى، عزل كل مشتبه فيه لمدة ستة أيام تحسب من تاريخ آخر تعرض للعدوى.

(المـادة ٥٥)

١ – تعتبر السفينة أو الطائرة ملوثة عند الوصول فى الحالات الآتية :

(ا) إذا كان على ظهرها إصابة طاعون بشرى ، أو

(ب) إذا وجد على ظهرها قارض ملوث بالطاعون.

وتعتبر السفينة ملوثة أيضا إذا حدثت على ظهرها إصابة بالطاعون البشرى بعد ركوبها السفينة بمدة أكثر من ستة أيام

٢ – تعتبر السفينة عند وصولها مشتبه فى تلوثها ، إذا :

(ا) لم يكن على ظهرها حالة طاعون بشرى ، وإنما حدثت على ظهرها إصابة فى بحر الستة أيام الأولى بعد ركوبها .

(ب) كان هناك مايدل على حدوث نفوق غير عادى بين القوارض على ظهر السفينة لم يعرف سببه بعد .

٣ — تعتبر السفينة أو الطائرة عند وصولها سليمة حتى ولو كانت قادمة من دائرة محلية ملوثة أو كان على ظهرها شخص قادم من دائرة محلية ملوثة ، متى اقتنعت السلطة الصحية بعد الفحص الطبي بعدم توفر الظروف المبينة فى البندين ١ و٢ من هذه المادة .

(المادة ٥٦)

١ — للسلطة الصحية أن تطبق الإجراءات الآتية عند وصول سفينة أو طائرة ملوثة أو سفينة مشتبه فى تلوثها .

(ا) إبادة الحشرات من أى شخص مشتبه فيه ووضعه تحت المراقبة لمدة لاتزيد عن ستة أيام تحسب من تاريخ الوصول .

(ب) إبادة الحشرات ، وإذا لزم الأمر تطهير :

١ — أمتعة المصاب أو المشتبه فيه .

٢ — أية أشياء أخرى كالفراش والبياضات المستعملة ، وكذا أى مكان فى الطائرة أو السفينة ، يعتبر ملوثا .

٢ — إذا ظهر طاعون القوارض على ظهر السفينة ، وجب إبادة الفئران منها وعند اللزوم وهى تحت الحجر الصحى . وذلك بالكيفية المنصوص عليها فى المادة ٥٢ مع مراعاة الشروط الآتية :

(ا) تجرى عملية إبادة الفئران بمجرد إخلاء العنابر .

(ب) يجوز إجراء عملية مبدئية أو أكثر لإبادة الفئران من السفينة والشحنة فى مكانها الأصلى أو فى أثناء عملية التفريغ لمنع تسرب القوارض الملوثة .

(ج) إذا لم يتيسر إبادة القوارض إبادة تامة لأن جزء فقط من مشحون السفينة سيجرى تفريغه ، فيجب عدم منع تفريغ هذا الجزء . وانما يجوز للسلطة الصحية أن تطبق أية إجراءات ترى أنها لازمة لمنع تسرب القوارض الملوثة ، بما فى ذلك وضع السفينة تحت الحجر الصحى .

٣ – إذا وجد على ظهر الطائرة قارض نفق بالطاعون ، فيجب إبادة الفئران من الطائرة وإذا لزم الأمر وهى موضوعة تحت الحجر الصحى .

(المادة ٥٧)

يبطل اعتبار السفينة ملوثة أو مشتبها فى تلوثها أو الطائرة ملوثة متى كانت الإجراءات التى تفرضها السلطة الصحية وفقاً للمادتين ٣٨ و ٥٦ قد تم اتخاذها فعلا أو متى اقتنعت السلطة الصحية بأن حالات نفوق القوارض غير العادية ليست راجعة الى الطاعون ، وبناء على ذلك يرخص للسفينة أو الطائرة بحرية المرور . à la libre pratique

(المادة ٥٨)

عند الوصول ، يرخص للسفينة أو الطائرة السليمة بحرية المرور . ولكن إذا كانت قادمة من دائرة محلية ملوثة ، فيجوز للسلطة الصحية أن :

(ا) تضع أى شخص مشتبه فيه يغادر السفينة أو الطائرة تحت المراقبة لمدة لاتزيد عن ستة أيام تحسب من تاريخ مغادرتها الدائرة المحلية الملوثة .

(ب) تطلب إبادة القوارض التى على ظهر السفينة فى الحالات الاستثنائية ولأسباب وجيهة تبلغ كتابة للربان .

(المادة ٥٩)

اذا اكتشفت حالة طاعون بشرى عند وصول قطار أو عربة طريق فيجوز للسلطة الصحية أن تطبق الإجراءات المنصوص عليها فى المادة ٣٨ والبند (١) من المادة ٥٦ وتجرى إبادة الحشرات وعند اللزوم التطهير فى أى جزء من القطار أو عربة طريق يعتبر ملوثا .

الفصل الثانى — الكوليرا

Choléra

(المادة ٦٠)

فى سبيل تنفيذ هذه اللوائح ، تعتبر مدة حضانة مرض الكوليرا خمسة أيام .

(المادة ٦١)

١ — على السلطة الصحية ، عند تطبيق الإجراءات المنصوص عليها فى هذه اللوائح ، أن تحل محل الاعتبار شهادات التطعيم الصالحة ضد الكوليرا .

٢ — على جميع الإدارات الصحية قبول أى معيار للطعوم المضادة للكوليرا يكون متبعاً فى الإقليم الذى يجرى فيه التطعيم .

٣ — يجوز لأية سلطة صحية أن تطبق الإجراءات الآتية على أى شخص فى رحلة دولية قادم من دائرة محلية ملوثة أثناء مدة الحضانة .

(ا) اذا كان فى حيازة المسافر شهادة تطعيم صالحة ضد الكوليرا، جاز وضعه تحت المراقبة لمدة لا تزيد عن خمسة أيام تحسب من تاريخ قيامه من الدائرة المحلية الملوثة .

(ب) إذا لم يكن فى حيازته مثل هذه الشهادة ، جاز عزله لمثل هذه المدة .

(المادة ٦٢)

١ — تعتبر السفينة ملوثة ، اذا كان على ظهرها عند وصولها حالة كوليرا ، أو حدثت على ظهرها حالة كوليرا قبل وصولها بمدة خمسة أيام .

٢ — تعتبر السفينة مشتبهاً فى تلوثها ، إذا حدثت على ظهرها حالة كوليرا أثناء رحلتها ، ولكن لم تحدث عليها حالة جديدة فى مدة خمسة أيام قبل وصولها .

٣ — تعتبر الطائرة ملوثة ، إذا كان عليها عند وصولها حالة كوليرا وتعتبر مشتبها فى تلوثها إذا ، حدث عليها حالة كوليرا أثناء رحلتها وسبق انزالها من الطائرة .

٤ — تعتبر السفينة أو الطائرة سليمة ، حتى ولو كانت قادمة من دائرة محلية ملوثة أو كان على ظهرها شخص قادم من دائرة محلية ملوثة ، متى اقتنعت السلطة الصحية بعد الفحص الطبي بعدم حدوث صابةبالكوليرا عليها أثناء رحلتها .

(المادة ٦٣)

١ — عند وصول سفينة أو طائرة ملوثة يجوز للسلطة الصحية أن تطبق الإجراءات الآتية :

(١) أن تضع تحت المراقبة ، لمدة لاتزيد عن خمسة أيام تحسب من تاريخ النزول إلى البر ، أى مسافر أو نوتى لديه شهادة تطعيم صالحة ضد الكوليرا . وأن تعزل جميع النازلين للبر الآخرين .

(ب) تطهير : ١ ـ أمتعة المصاب أو المشتبه فيه .

٢ ـ أية أشياء أخرى كالفراش أو البياضات المستعملة وأى جزء من السفينة أو الطائرة يعتبر ملوثاً .

(ج) تطهير وإزالة أية مياه توجد على ظهر السفينة أو الطائرة تعتبر ملوثة ، وكذا تطهير الأوعية .

٢ ـ لايجوز صرف أو تفريغ المواد البرازية والمياه العادمة ، بما فيها المياه الراكدة فى قاع السفينة والفضلات وأية مادة تعتبر ملوثة ، قبل تطهيرها . والسلطة الصحية هى المسئولة عن تصريفها بطريقة مأمونة.

(المادة ٦٤)

١ ـ يجوز للسلطة الصحية تطبيق الإجراءات المنصوص عليها فى الفقرتين ب و ج من البند (١) وفى البند (٢) من المادة ٦٣ عند وصول سفينة أو طائرة مشتبه فى تلوثها .

٢ ـ بالإضافة إلى ذلك ومع عدم الإخلال بالإجراء المنصوص عل فى الفقرة ب من البند ٣ من المادة ٦١ ، يجوز وضع أى مسافر أو نوتى ينزل من الطائرة أو السفينة تحت المراقبة لمدة لاتزيد عن خمسة أيام تحسب من تاريخ الوصول .

(المادة ٦٥)

يبطل اعتبار السفينة أو الطائرة ملوثة أو مشتبهاً فى تلوثها متى تمت الإجراءات التى تفرضها السلطة الصحية وفقاً للمادة ٣٨ والمادتين ٦٣ و ٦٤ على التوالى بطريقة فعالة ، وعندئذ يرخص للسفينة بحرية المرور.

(المادة ٦٦)

يرخص للسفينة أو الطائرة السليمة بحرية المرور عند وصولها . ولكن إذا كانت قادمة من دائرة محلية ملوثة فللسلطة الصحية أن تطبق على أى مسافر أو نوتى ينزل منها الإجراءات المنصوص عليها فى المادة ٦١

(المادة ٦٧)

إذا اكتشفت حالة كوليرا عند وصول قطار أو عربة طريق ، فيجوز للسلطة الصحية أن تطبق الإجراءات الآتية :

(ا) مراقبة أى مشتبه فيه لمدة لاتزيد عن خمسة أيام محسوبة من تاريخ الوصول مع عدم الإخلال بالإجراء المنصوص عليه فى الفقرة ب من البند ٣ من المادة ٦١ .

(ب) تطهير : ١ — أمتعة المصاب ، وعند اللزوم أمتعة أى مشتبه فيه .
٢ — أية أشياء أخرى كالفراش أو البياضات المستعملة وكذا أى جزء من القطار أو عربة الطريق ، يعتبر ملوثا .

(المادة ٦٨)

١ — عند وصول سفينة أو طائرة ملوثة أو مشتبه فى تلوثها أو قطار أو عربة طريق اكتشفت بها حالة كوليرا أو سفينة أو طائرة أو قطار أو عربة طريق قادمة من دائرة محلية ملوثة ، يجوز للسلطة الصحية أن تمنع تفريغ أية أسماك أو أسماك صدفية أو فواكه أو خضروات مما يستهلك بدون طهى ، كما يجوز لها إزالتها ، وكذا أية مشروبات ، مالم تكن هذه المأكولات أو المشروبات محفوظة فى علب مختومة ،

ولم يكن لدى السلطة الصحية مايدعو للاعتقاد بأنها ملوثة ، وعند إزالة مثل هذه المأكولات أو المشروبات يجب عمل الترتيبات للتصرف فيها بطريقة مأمونة .

٢ — إذا كانت هذه المأكولات أو المشروبات ضمن شحنة أحد عنابر السفينة أو أقسام البضاعة فى طائرة ، فللسلطة الصحية الخاصة بالميناء أو الميناء الجوى المرمع تفريغ الأطعمة أو المشروبات فى أيهما ، أن تستعمل وحدها سلطة إزالتها .

٣ — لقائد الطائرة الحق فى طلب إزالة مثل هذا الطعام أو المشروب .

(المادة ٦٩)

١ — لن يلزم أى شخص بقبول أخذ مسحة من المستقيم[1] .

٢ — يجوز أن يطلب فقط من الشخص القادم فى رحلة دولية من دائرة محلية ملوثة ، أثناء مدة حضانة الكوليرا ، وتبدو عليه أعراض تدل على الكوليرا ، أن يتقدم لفحص البراز .

(تحفظ مصرى ثانى)

الفصل الثالث — الحمى الصفراء

Fievre Jaune

(المادة ٧٠)

١ — تقوم الهيئة — بالتشاور مع كل الإدارات الصحية المختصة — بتحديد كل منطقة متوطنة فيها الحمى الصفراء ، وكل دائرة صالحة للحمى الصفراء . ويجوز تغيير هذا التحديد من وقت لآخر بنفس الطريقة وعلى الهيئة أن تخطر جميع الإدارات الصحية بهذا التحديد .

(تحفظ مصرى ثالث)

---

(1) Nul ne peut être astreint à un prélèvement rectal.

٢ – عندما تعلن إحدى الإدارات الصحية الهيئة أن دليل بعوض الإيدس إيجيبتى ظل مستمراً لمدة سنة أقل من ١ ٪ فى دائرة محلية تؤلف جزء من منطقة متوطنة فيها الحمى الصفراء ، فعلى الهيئة – إذا وافقت أن تبلغ جميع الإدارات الصحية أن مثل هذه الدائرة المحلية لم تعد تؤلف جزء من المنطقة المتوطنة فيها الحمى الصفراء .

(المادة ٧١)

فى سبيل تنفيذ هذه اللوائح تعتبر مدة حضانة الحمى الصفراء ستة أيام .

(المادة ٧٢)

١ – يفرض التطعيم ضد الحمى الصفراء على كل شخص يغادر دائرة محلية ملوثة فى رحلة دولية ويكون قاصداً دائرة صالحة للحمى الصفراء . la vaccination

٢ – إذا كان فى حيازة مثل هذا الشخص شهادة تطعيم ضد الحمى الصفراء لم تصبح صالحة بعد ، جاز مع ذلك السماح له بالرحيل ، ولكن يجوز تطبيق أحكام المادة ٧٤ عليه عند الوصول .

٣ – لايجوز معاملة الشخص الذى فى حيازته شهادة تطعيم صالحة ضد الحمى الصفراء معاملة المشتبه فيه حتى ولو كان قادما من دائرة محلية ملوثة .

(المادة ٧٣)

١ – يجب على كل من يشتغل فى ميناء جوى يقع دائرة محلية ملوثة وكل نوتى بطائرة تستخدم مثل هذا الميناء الجوى أن يكون حائزاً على شهادة تطعيم صالحة ضد الحمى الصفراء .

٢ – يجب إبادة الحشرات من كل طائرة تغادر ميناء جويا يقع فى دائرة محلية ملوثة وتقصد دائرة صالحة للحمى الصفراء ، على أن يتم ذلك تحت إشراف السلطة الصحية وفى أقرب وقت ممكن قبل ميعاد قيامها . ولكن بحيث لايتسبب عن ذلك أى تأخير فى ميعاد القيام .

ويجوز للدول المختصة أن تقبل عملية إبادة الحشرات التى تتم فى أثناء الطيران بالنسبة لأجزاء الطائرة التى يمكن إبادة الحشرات منها بهذه الكيفية .

٣ – كذلك يجب إبادة الحشرات من كل طائرة تغادر دائرة محلية بها بعوض الإيدس إيجيبتى أو أى ناقل منزلى آخر للحمى الصفراء ، قاصدة دائرة محلية صالحة للحمى الصفراء سبق إبادة بعوض الإيدس إيجيبتى منها .

(المـادة ٧٤)

يجوز للسلطة الصحية فى الدائرة الصالحة للحمى الصفراء ، أن تأمر بعزل أى شخص فى رحلة دولية قادم من دائرة محلية ملوثة ولايستطيع إبراز شهادة تطعيم صالحة ضد الحمى الصفراء ، حتى تصبح الشهادة صالحة أو حتى تنقضى مدة لاتزيد عن ستة أيام تحسب من تاريخ آخر تعرض محتمل للعدوى ، أى التاريخين يقع أولا .

(المـادة ٧٥)

١ – إذا كان الشخص قادما من دائرة محلية ملوثة ولايستطيع ابراز شهادة تطعيم صالحة ضد الحمى الصفراء ويزمع القيام برحلة دولية إلى ميناء جوى يقع فى دائرة صالحة للحمى الصفراء لم تتوافر فيها بعد

وسائل العزل المنصوص عليها فى المادة ٣٤ جاز – بالاتفاق بين الأدارات الصحية فى الأقاليم التى يقع فيها الميناءان الجويان المختصان – منعه من مبارحة الميناء الجوى الذى تتوفر فيه هذه الوسائل .

٢ – على الإدارات الصحية المختصة إخطار الهيئة عن أى اتفاق من هذا القبيل وعن تاريخ انتهائه وعلى الهيئة إرسال هذا الاخطار فوراً لجميع الإدارات الصحية .

(المادة ٧٦)

١ – عند الوصول ، تعتبر السفينة ملوثة ، إذا وجدت على ظهرها إصابة بالحمى الصفراء ، أو إذا حدثت إصابة على ظهرها أثناء الرحلة ـ وتعتبر مشتبهاً فى تلوثها إذا كانت قد غادرت دائرة محلية ملوثة منذ أقل من ستة أيام قبل وصولها أو إذا كانت قد وصلت فى بحر ثلاثين يوماً من تاريخ مغادرتها مثل هذه الدائرة وتعثر السلطة الصحية على بعوض الإيدس إيجيبتى على ظهرها . وفيما عدا ذلك تعتبر السفينة سليمة .

٢ – عند الوصول ، تعتبر الطائرة ملوثة ، إذا وجدت على ظهرها إصابة بالحمى الصفراء ، وتعتبر مشتبها فى تلوثها إذا كانت السلطة الصحية غير مكتفية بعملية إبادة الحشرات التى تمت وفقاً للبند ٢ من المادة ٧٣ ، وتعثر على بعوض حى على ظهر الطائرة – وتعتبر أية طائرة فيما عدا ذلك سليمة .

(المادة ٧٧)

١ – عند وصول أية سفينة أو طائرة مملوءة أو مشتبه فى تلوثها ، يجوز للسلطة الصحية تطبيق الإجراءات الآتية :

(ا) فى الدائرة الصالحة للحمى الصفراء – الإجراءات المنصوص عليها فى المادة ٧٤ بالنسبة لأى مسافر أو نوتى ينزل من السفينة

أو الطائرة ولاتكون فى حيازته شهادة تطعيم صالحة ضد الحمى الصفراء .

(ب) تفتيش السفينة أو الطائرة وإبادة بعوض الإيدس إيجيبتى الذى قد يوجد على ظهرها . ويجوز فى الدائرة الصالحة للحمى الصفراء ، أن يطلب إلى السفينة أن تقف بعيداً عن البر بمسافة أربعمائة متر على الأقل ، حتى تتم هذه الإجراءات .

٢ — يبطل اعتبار السفينة أو الطائرة ملوثة أو مشتبها فى تلوثها ، متى تم تنفيذ الإجراءات التى تفرضها السلطة الصحية وفقاً للمادة ٣٨ والبند (١) من هذه المادة بطريقة فعالة وعندئذ يرخص لها بحرية المرور.

(المادة ٧٨)

يجوز تطبيق الإجراءات المنصوص عليها فى الفقرة (ب) من البند (١) من المادة ٧٧ ، على السفينة أو الطائرة السليمة التى تكون قادمة من دائرة محلية ملوثة . وعندئذ يرخص للسفينة أو الطائرة بحرية المرور.

(المادة ٧٩)

لايجوز للدولة أن تمنع هبوط أية طائرة فى أى ميناء جوى صحى فى إقليمها مادامت قد طبقت الإجراءات المنصوص عليها فى البند ٢ من المادة ٧٣ . ولكن فى الدائرة الصالحة للحمى الصفراء . يجوز للطائرات القادمة من دائرة محلية ملوثة ، أن تهبط فقط فى الموانى الجوية التى تعينها الدولة لهذا الغرض .

(المـادة ٨٠)

عند وصول قطار أو عربة طريق إلى دائرة صالحة للحمى الصفراء ، يجوز للسلطة الصحية تطبيق الإجراءات الآتية :

(ا) عزل أى شخص قادم من دائرة محلية ملوثة لايستطيع إبراز شهادة تطعيم صالحة ضد الحمى الصفراء وذلك ، كما نص عليه بالمادة ٧٤ .

(ب) إبادة الحشرات من القطار أو عربة الطريق ، إذا كانت قادمة من دائرة محلية ملوثة .

(المـادة ٨١)

فى الدائرة الصالحة للحمى الصفراء يجب أن يكون العزل المنصوص عليه فى المادة ٣٨ وفى هذا الفصل داخل أماكن لايتسرب إليها البعوض.

الفصل الرابع — الجدرى

Variole

(المـادة ٨٢)

فى سبيل تنفيذ هذه اللوائح ، تعتبر مدة حضانة مرض الجدرى أربعة عشر يوما . La Periode d'Incubation

(المـادة ٨٣)

١ — يجوز للإدارة الصحية أن تفرض على أى شخص فى رحلة دولية لايبدو عليه أثر تحصين ضد الجدرى نتيجة إصابة سابقة ، أن يكون فى حيازته عند وصوله شهادة تطعيم ضد الجدرى . وكل شخص لايستطيع إبراز هذه الشهادة ، يجوز تطعيمه وإذا رفض التطعيم ، جاز وضعه تحت

المراقبة لمدة لاتزيد عن أربعة عشر يوما تحسب من تاريخ مبارحته آخر إقليم زاره قبل وصوله .

٢ — يجوز أن يطلب إلى أى شخص فى رحلة دولية قام فى مدى ١٤ يوما قبل وصوله ، بزيادة دائرة محلية ملوثة ، وترى السلطة الصحية أنه غير محصن تحصينا كافيا سواء لتطعيم أو سبق إصابته بالجدرى— بأن يطعم أويوضع تحت المراقبة أو يطعم ، ثم يوضع تحت المراقبة . وإذا رفض التطعيم ، جاز عزله ويجب ألا تزيد مدة المراقبة أوالعزل عن ١٤ يوما تحسب من تاريخ مغادرته للدائرة المحلية الملوثة . وتعتبر شهادة التطعيم الصالحة ضد الجدرى دليلا على التحصين الواقى .

Preuve d'une protection Suffisante.

(المادة ٨٤)

١ — تعتبر السفينة أو الطائرة ملوثة، إذا كان على ظهرها عند وصولها حالة جدرى ، أو كانت قد حدثت على ظهرها إصابة من هذا القبيل فى أثناء رحلتها .

٢ — تعتبر أية سفينة أو طائرة خلاف ذلك سليمة ، حتى ولوكان على ظهرها أشخاص مشتبه فيهم . ولكن يجوز عند النزول تطبيق الإجراءات المنصوص عليها فى المادة ٨٥ على أية حالة مشتبه فيها .

(المادة ٨٥)

١ — عند وصول سفينة أو طائرة ملوثة ، فعلى السلطة الصحية :

(١) أن تعرض التطعيم على أى شخص على ظهرها ترى أنه لم يسبق تحصينه تحصينا كافياً ضد الجدرى .

(ب) ويجوزلها أن نعزل أوتضع تحت المراقبة لمدة لاتزيد عن أربعة عشر يوما تحسب من تاريخ آخر تعرض للعدوى ، أى شخص ينزل منها . ولكن على السلطة الصحية أن تأخذ بعين الاعتبار مرات التطعيم السابقة للشخص واحتمال سبق تعرضه لعدوى عند تحديد مدة العزل أو المراقبة .

(ج) وعليها أن تقوم بتطهير :

١ — أية أمتعة لأى مصاب .

٢ — وأية أمتعة أوأشياء أخرى كالفراش والبياضات المستعملة وكذا أى جزء من السفينة أوالطائرة يعتبر ملوثاً .

٢ — تظل السفينة أوالطائرة معتبرة ملوثة إلى أن يتم نقل كل مصاب وإلى أن يتم تنفيذ الإجراءات التى تفرضها السلطة الصحية طبقا للبند (١) من هذه المادة تنفيذاً فعالا ، وعندئذ يرخص للسفينة أو الطائرة بحرية المرور.

(المـادة ٨٦)

عند الوصول ، يرخص للسفينة أو الطائرة السليمة بحرية المرور ، حتى ولوكانت قادمة من دائرة محلية ملوثة . Aéronef Indemne

(المـادة ٨٧)

إذا اكتشفت حالة جدرى عند وصول قطار أو عربة طريق ، يجب إبعاد المصاب وتطبيق أحكام البند (١) من المـادة ٨٥ ، وتحسب مدة المراقبة أو العزل أياً كانت من تاريخ الوصول ، كما يجب تطهير أى جزء من القطار أو عربة الطريق يعتبر ملوثاً .

الفصل الخامس — التيفوس

Typhus

(المادة ٨٨)

فى سبيل تنفيذ هذه اللوائح ، تعتبر مدة حضانة مرض التيفوس أربعة عشر يوماً .

(المادة ٨٩)

لايفرض التطعيم ضد التيفوس شرطا لدخول أى شخص اقليما ما .

(المادة ٩٠)

١ — يجب إبادة الحشرات من أى شخص فى رحلة دولية عند مغادرته دائرة محلية ملوثة ، وترى السلطة الصحية لتلك الدائرة أنه من المحتمل أن ينشر التيفوس . وتبادر الحشرات وإذا لزم تطهير الملابس التى يرتديها مثل هذا الشخص وأمتعته وأى أشياء أخرى له يحتمل أن تنشر التيفوس .

٢ — يجوز — إذا رأت السلطة الصحية بجهة الوصول ذلك ضرورياً — إبادة الحشرات من أى شخص فى رحلة دولية يكون قد غادر دائرة محلية ملوثة فى بحر الأربعة عشر يوما السابقة ، ووضعه تحت المراقبة لمدة لاتزيد عن أربعة عشر يوما تحسب من تاريخ عمل الإبادة . ويجوز إبادة الحشرات من جميع الملابس التى يرتديها ذلك الشخص وكذا أمتعته وأية أشياء أخرى يحتمل أن تنشر التيفوس وعند الضرورة تطهيرها .

(المادة ٩١)

عند الوصول تعتبر السفينة أو الطائرة سليمة ، حتى لو كان على ظهرها مصاب . وإنما يجوز تطبيق المادة ٣٨ ، ويجوز إبادة الحشرات من أى مشتبه فيه ، وكذلك يجوز إبادة الحشرات من الأماكن التى يشغلها

المصاب وأى مشتبه فيه ومن الملابس التى يرتدونها وأمتعتهم وأية أشياء أخرى يحتمل أن تنشر التيفوس ، وعند الضرورة تطهيرها ، وعندئذ يرخص للسفينة أو الطائرة بحرية المرور.

(المادة ٩٢)

إذا اكتشفت حالة تيفوس عند وصول قطار أوعربة طريق فيجوز للسلطة الصحية تطبيق الإجراءات المنصوص عليها فى المادتين ٣٨و٩١

الفصل السادس — الحمى الراجعة

Fiévre récurrente

(المادة ٩٣)

فى سبيل تنفيذ هذه اللوائح ، تعتبر مدة حضانة مرض الحمى الراجعة ثمانية أيام

(المادة ٩٤)

تطبق المواد ٨٩ و٩٠ و٩١ و٩٢ الخاصة بالتيفوس على الحمى الراجعة ولكن إذا وضع شخص تحت المراقبة فلا يجوز أن تزيد مدة المراقبة عن ثمانية أيام تحسب من تاريخ عملية إبادة الحشرات .

الجزء السادس — الوثائق الصحية

Documents sanitaires

(المادة ٩٥)

لن يطلب من أية سفينة أوطائرة تقديم وثيقة صحية (Bill of Health)[١] بتأشيرة قنصلية عليها أوبدونها أو أية شهادة أخرى مهما كان نوعها خاصة بالأحوال الصحية فى أى ميناء أو ميناء جوى .

(1) Patente de santé.

(المادة ٩٦)

١ — على ربان السفينة قبل وصولها إلى أول ميناء تقف فيه السفينة فى اقليم ما أن يتحقق من الحالة الصحية على ظهر السفينة . وعليه عند الوصول أن يستوفى ويسلم للسلطة الصحية بتلك الميناء الإقرار الصحى البحرى Maritime Declaration of Health مصدقاً عليه من طبيب السفينة إن وجد .

٣ — على ربان السفينة والطبيب أن وجد ، أن يقدما أية بيانات أخرى تطلبها السلطة الصحية عن الحالة الصحية على ظهر السفينة فى أثناء الرحلة .

٣ — يجب أن يكون الإقرار الصحى البحرى مطابقاً للأنموذج المبين فى الملحق رقم ٥

(المادة ٩٧)

١ — على قائد الطائرة عند هبوطها فى الميناء الجوى أووكيله المفوض ، أن يستوفى ويسلم للسلطة الصحية فى ذلك الميناء صورة من ذلك الجزء من إقرار الطائرة العام الذى يشمل البيانات الصحية الواردة فى الملحق رقم ٦

٢ — على قائد الطائرة أووكيله المفوض ، أن يقدم أية بيانات إضافية تطلبها السلطة الصحية عن الأحوال الصحية على ظهر الطائرة أثناء رحلتها.

(المادة ٩٨)

١ — تطبع الشهادات المبينة فى الملحقات رقم ١ و٢ و٣ و٤ باللغتين الإنجليزية والفرنسية ، ويجوز إضافة اللغة الرسمية للإقليم الذى يصدرها.

٢ — تستوفى الشهادات المنوه عنها فى البند ١ من هذه المادة باحدى اللغتين الإنجليزية أو الفرنسية .

(المادة ٩٩)

يقبل مستند التطعيم الذى تصرفه القوات المسلحة لأى عضو عامل فى هذه القوات بدلا من الشهادة الدولية على الأنموذج المبين فى الملحق ٢ أو ٣ أو ٤ متى كان (ا) يحوى بيانات طبية تشبه فى جوهرها نفس البيانات المطلوبة بذلك الأنموذج ، (ب) يحوى بياناً بالإنجليزية أو الفرنسية يوضح نوع التطعيم وتاريخه وأنه صادر وفقاً لهذه المادة .

(المادة ١٠٠)

لاتلزم فى حركة النقل الدولية أية مستندات صحية غير المنصوص عليها فى هذه اللوائح . (Dans Le Trafic International).

الجزء السابع — الرسوم الصحية [١]

Droits Sanitaires

(المادة ١٠١)

١ — لاتتقاضى السلطة الصحية أية رسوم عن :

(ا) أى فحص طبى نص عليه فى هذه اللوائح ، أو أى فحص إضافى بكتريولوجى أوغيره مما قد يلزم للتحقق من الحالة الصحية للشخص المفحوص . (تحفظ مصرى أول) [٢] .

(ب) أى تطعيم يعمل لشخص عند وصوله أو أية شهادة تصرف لذلك

٢ — حيث تفرض رسوم عن تطبيق الإجراءات المنصوص عليها فى هذه اللوائح غير تلك المشار إليها فى البند (١) من هذه المادة ،

(١) راجع قرار مجلس الوزراء فى ٦ فبراير سنة ١٩٥٢ بشأن الاعفاء من رسوم الجمرك الصحى ورسوم التبخير عن الطائرات وقرار مجلس الوزراء بالاعفاء من الرسوم منشور صفحة ١٠٤٦ من المجموعة

(٢) هذا هو التحفظ المصرى الأول الذى أبدته مصر فى تحفظاتها الأربعة لقبول هذه الاتفاقية .

يجب أن تكون فى كل إقليم تعريفة واحدة فقط لهذه الرسوم . وكل رسم يجب :

(ا) أن يطابق هذه التعريفة .

(ب) أن يكون معتدلا بحيث لايتجاوز القيمة الفعلية للخدمة المؤداة.

(ج) وأن يفرض بدون تمييز بين الأشخاص فيما يختص بجنسياتهم أومحال إقامتهم أو سكنهم أو بين السفن أو الطائرات أوعربات السكة الحديدية للركاب أوالبضاعة أوعربات الطريق ، فيما يختص بجنسيتها أوعلمها أوتسجيلها أومنكيتها ، وبصفة خاصة عدم التمييز بين الوطنى والأجنبى من الأشخاص أو السفن أوالطائرات أوعربات السكك الحديدية للركاب أوالبضاعة أوعربات الطريق .

٣ — تنشر التعريفة وأى تعديل لها قبل فرضها بعشرة أيام على الأقل وتبلغ فورا إلى الهيئة . (Le Trafic)

الجزء الثامن — أحكام عامة
Dispositions Diverses

(المادة ١٠٢)

تطبق هذه اللوائح وكذا الملحق اوب على الحج . (Pelerinage)

(المادة ١٠٣)

١ — يجوز إخضاع المهاجرين أوالعمال الذين يشتغلون فى مواسم معينة وأية سفينة أوطائرة أوقطار أو عربة طريق تقلهم لإجراءات صحية إضافية بمقتضى قوانين ولوائح الدولة المختصة وبمقتضى أية اتفاقيات معقودة بين مثل هذه الدول .

٢ — على كل دولة أن تخطر الهيئة بأحكام مثل هذه القوانين واللوائح أو الاتفاقيات[1] .

(المادة ١٠٤)

١ — يجوز عقد اتفاقات خاصة بين دولتين أو أكثر تربطها مصالح معينة مشتركة تتعلق بالأحوال الصحية أو الجغرافية أو الاجتماعية أو الاقتصادية لتجعل الإجراءات الصحية المنصوص عليها فى هذه اللوائح أكبر أثراً وأخف مشقة لاسيما فيما يتعلق :

(ا) بتبادل البيانات عن الأوبئة بين الأقاليم المتجاورة تبادلا سريعا ومباشراً .

(ب) بالإجراءات الصحية التى تطبق على حركة النقل الدولى الساحلية وحركة النقل الدولى فى الطرق المائية الداخلية ، بما فى ذلك البحيرات .

(ج) بالإجراءات الصحية التى تطبق على الحدود المشتركة فى الأقاليم المتاخمة

(د) ضم إقليمين أو أكثر فى إقليم واحد فيما يختص بأية إجراءات صحية يراد تطبيقها وفقاً لهذه اللوائح .

(هـ) بترتيبات نقل المصابين بوسائل نقل معدة خصيصاً لهذا الغرض.

٢ — يجب أن لاتتعارض الترتيبات المنوه عنها فى البند (١) من هذه المادة مع أحكام هذه اللوائح .

٣ — على الدول إخطار الهيئة بأية اتفاقيات من هذا القبيل تعقدها فيما بينها وعلى الهيئة أن ترسل فوراً لجميع الإدارات الصحية البيانات المتعلقة بهذه الاتفاقيات .

---

(1) "Chacun des Etats informe l'Organisation des dispositions légales et réglementaires, ainsi que des accords, applicables aux migrants et aux travailleurs saisonniers. (D.S.).

الجزء التاسع — أحكام نهائية

Dispositions Finales

(المادة ١٠٥)

١ — مع مراعاة أحكام المادة ١٠٧ والاستثناءات المنصوص عليها بعد ، تحل هذه اللوائح — عند دخولها فى دور التنفيذ — محل أحكام المعاهدات الصحية الدولية الحالية والاتفاقيات المماثلة لها المذكورة فيما يلى والمعقودة بين الدول المرتبطة بهذه اللوائح وبينها وبين الهيئة :

(ا) المعاهدة الصحية الدولية الموقعة فى باريس فى ٣ ديسمبر سنة ١٩٠٣

(ب) المعاهدة الصحية لدول الجامعة الأمريكية الموقعة فى واشنجتون فى ١٤ اكتوبر سنة ١٩٠٥

(ج) المعاهدة الصحية الدولية الموقعة فى باريس فى ١٧ يناير ١٩١٢

(د) المعاهدة الصحية الدولية الموقعة فى باريس فى ٢١ يونيو ١٩٢٦

(ه) المعاهدة الصحية الدولية للملاحة الجوية الموقعة فى لاهاى فى ١٢ ابريل ١٩٣٣ ، وقعتها مصر وصدقت عليها) .

(و) الاتفاقية الدولية الخاصة بالاستغناء عن الوثائق الصحية الموقعة فى باريس فى ٢٢ ديسمبر ١٩٣٤

(ز) الاتفاقية الدولية الخاصة بالاستغناء عن التأشيرات القنصلية على الوثائق الصحية الموقعة فى باريس فى ٢٢ ديسمبر ١٩٣٤

(ح) المعاهدة المعدلة للمعاهدة الصحية الدولية المؤرخة فى ٢١ يونيو ١٩٢٦ ، الموقعة فى باريس فى ٣١ أكتوبر ١٩٣٨

(ط) المعاهدة الصحية الدولية سنة ١٩٤٤ المعدلة للمعاهدة الصحية الدولية المؤرخة ٢١ يونيه ١٩٢٦ ، والمعدة للتوقيع فى واشنجتون فى ١٥ ديسمبر ١٩٤٤

(ى) المعاهدة الصحية الدولية للملاحة الجوية سنة ١٩٤٤ المعدلة للمعاهدة الصحية الدولية المؤرخة ١٢ أبريل ١٩٣٣ ، والمعدة للتوقيع فى واشنجتون فى ١٥ ديسمبر ١٩٤٤ ما عدا البند الثانى من المادة السابعة عشرة (B).

(ك) البروتوكول الموقع عليه فى واشنجتون فى ٢٣ أبريل ١٩٤٦ بامتداد سريان معاهدة سنة ١٩٤٤ الصحية الدولية .

(ل) البروتو كول الموقع عليه فى واشنجتون فى ٢٣ أبريل ١٩٤٦ بامتداد سريان معاهدة سنة ١٩٤٤ الصحية الدولية للملاحة الجوية[١] (C).

٢ — يظل القانون الصحى لجامعة الدول الأمريكية الموقع فى هافانا فى ١٤ نوفمبر ١٩٢٤ نافذاً فيما عدا المواد ٢ و ٩ و ١٠ و ١١ و ١٦ إلى ٥٣ و ٦١ و ٦٢ التى يطبق عليها الجزء الخاص من البند (١) من هذه المادة .

(A.) La Convention Saintaire internationale pour la Navigation Aérienne signée à la Haye le 12 Avril 1933.

(B.) Convention sainraire internationale pour la Navigation aérienne dea 1944 portant modipication de la Convention du 12 avril 1933, ouverte à l,-signature à Washington le 16 dicembre 1944 sauf le § 2de l,article : 27.

(C.) Protocle du 23 Avril 1946 Prorogeant la Convenion Saintaire Interna pour la Navigaion Aérieme de 1944, Signé à Washington.

(١) وقعت مصر اتفاقية أبريل سنة ٩٣٣ وصدقت عليها وأعملت أحكامها . ولكنها لم تشترك فى التعديل الذى أدخل عليها سنة ١٩٤٤ بمدينة واشنجتون ولا فى بروتوكول سنة ١٩٤٦ . ولكنها اشتركت أخيرا فى اللائحة رقم ٢ لسنة ١٩٥١ .

ارجع فى ذلك الى مؤلف شوكروص وبومون (قانون الطيران) طبعه لونده سنة ١٩٥١ من ٥٩٨ الى ٦٠٧ (أرقام من ١١٠٧ — ١١٢٩) . (ض . ص)

(المادة ١٠٦)

١ – المدة المحددة – تنفيذاً للمادة ٢٢ من دستور الهيئة – للرفض أو إبداء التحفظ هي تسعة شهور من تاريخ إخطار المدير العام باعتماد هذه اللوائح بمعرفة الجمعية الصحية العالمية .

٢ – يجوز بأخطار الى المدير العام مد هذه المدة إلى ١٨ شهراً فيما يتعلق بأقاليم ما وراء البحار أو الأقاليم القاصية الأخرى التي قد تكون الدولة مسئولة عن علاقاتها الدولية .

٣ – لن يلتفت الى أى رفض أو تحفظ يرد للمدير العام بعد انتهاء المدة المشار اليها فى البندين ١ و ٢ من هذه المادة .

(المادة ١٠٧)

١ – اذا أبدت دولة تحفظاً لهذه اللوائح ، فلن يصبح هذا التحفظ سارياً إلا بعد موافقة الجمعية الصحية العالمية عليه . ولا تدخل هذه اللوائح بالنسبة لتلك الدولة فى دور التنفيذ ، إلا بعد موافقة الجمعية الصحية العالمية على هذا التحفظ أو استرداده إذا رفضته الجمعية العالمية على أساس أنه ينقص كثيراً من صفة وغرض هذه اللوائح .

٢ – رفض جزء من هذه اللوائح يعتبر تحفظاً .[٢]

٣ – للجمعية الصحية العالمية – كشرط لقبولها أى تحفظ – أن تطلب من الدولة التي تبدى هذا التحفظ ، أن تتعهد باستمرارها فى تنفيذ

---

(١) أبدت مصر تحفظات أربعة . وقد قبلتها الهيئة العالمية جميعا راجع صفحة ١٠٤٢ من هذه المجموعة

(٢) "un refus partiel du présent Règlement equivaut à une réserve"

(D.S.)

أى التزام أو التزامات تتفق وجوهر موضوع هذا التحفظ تكون هذه الدولة قد سبق أن وافقت عليها وفقاً للمعاهدات والاتفاقيات القائمة المدرجة فى المادة ١٠٥

٤ — إذ أبدت دولة تحفظاً ورأت الجمعية الصحية العالمية ، أنه لاينتقص إلا قليلا من الالتزام أو الالتزامات التى سبق أو وافقت عليها تلك الدولة بمقتضى المعاهدات أو الاتفاقيات القائمة المدرجة فى المادة ١٠٥ — جاز للجمعية الصحية العالمية أن توافق على هذا التحفظ بدون أن تطلب تعهداً كالمشار اليه فى البند ٣ من هذه المادة كشرط لموافقتها عليه .

٥ — اذا اعترضت الجمعية الصحية العالمية على تحفظ ولم يسحب بعدئذ ذلك التحفظ ، فلا تدخل هذه اللوائح فى دور التنفيذ بالنسبة للدولة التى أبدت هذا التحفظ . وتظل أية معاهدات أو اتفاقيات قائمة مما هو مدرج فى المادة ١٠٥ المشتركة فيها هذه الدولة نافذة فيما يختص بهذه الدولة .

(المادة ١٠٨)

يجوز فى أى وقت سحب أى رفض أو أى تحفظ بأكمله أو جزء منه بأخطار يرسل إلى المدير العام . [١]

(المادة ١٠٩)

١ — تدخل هذه اللوائح فى دور التنفيذ اعتباراً من اليوم الأول من أكتوبر ١٩٥٢ . entre en vigueur

(١) "un refus ou tout ou partie d'une réserve quelcanque peuvent à tout moment être retirés par notification faite au Directeur général" (D.S.)

٢ — لكل دولة تصبح عضواً فى الهيئة بعد اليوم الأول من أكتوبر سنة ١٩٥٢ ولم تكن طرفاً بعد فى هذه اللوائح ، أن تبدى رفضها لهذه اللوائح أو أى تحفظ لها فى ظرف ثلاثة شهور من التاريخ الذى تصبح فيه تلك الدولة عضواً فى الهيئة وتدخل هذه اللوائح فى دور التنفيذ بالنسبة لتلك الدولة على أثر انتهاء تلك المدة مع مراعاة أحكام المادة ١٠٧

(المادة ١١٠)

١ — يجوز لأية دولة ليست عضواً فى الهيئة ومشتركة فى المعاهدات أو الاتفاقيات المدرجة فى المادة ١٠٥ أو يكون المدير العام قد أخطرها بموافقة الجمعية الصحية العالمية على هذه اللوائح ، أن تصبح طرفا فى هذه اللوائح وذلك باخطار المدير العام بموافقتها ، ومع مراعاة أحكام المادة ١٠٧ تصبح هذه الموافقة نافذة من تاريخ دخول هذه اللوائح فى دور التنفيذ ، أو فى حالة إبلاغ هذه الموافقة بعد ذلك التاريخ بعد انقضاء ثلاثة شهور من تاريخ استلام المدير العام إخطار الموافقة .

٢ — فى سبيل تطبيق هذه اللوائح ، تطبق المواد ٢٣ و ٣٣ و ٦٢ و٦٤ من دستور الهيئة على أية دولة ليست عضواً ثم تصبح طرفا فى هذه اللوائح .

٣ — يجوز للدولة التى ليست عضواً والتى أصبحت طرفا فى هذه اللوائح أن تنسحب من الاشتراك فى هذه اللوائح بواسطة إخطار يرسل برسم المدير العام ويصبح هذا الإخطار نافذاً بعد ستة شهور من استلامه وعلى الدولة التى انسحبت أن تعود من ذلك التاريخ إلى تطبيق أحكام أية معاهدة أو اتفاقية مما هو مدرج فى المادة ١٠٥ التى كانت طرفا فيها من قبل .

(المادة ١١١)

على المدير العام أن يخطر جميع الأعضاء والأعضاء المشتركين وكذلك الأطراف الأخرى المشتركة فى أية معاهدات واتفاقيات مما هو مدرج فى المادة ١٠٥ بموافقة الجمعية الصحية العالمية على هذه اللوائح . وعلى المدير العام أيضا أن يخطر هذه الدول وأية دولة أخرى تصبح طرفا فى هذه اللوائح عن أية لوائح إضافية معدلة أو مكملة لهذه اللوائح وعن أى إخطار يرد اليه طبقاً للمواد ١٠٦ و ١٠٨ و ١٠٩ و ١١٠ على التوالى ، وكذا عن أى قرار تتخذه الجمعية الصحية العالمية طبقاً للمادة ١٠٧

(المادة ١١٢)

١ — للدولة ذات الشأن أن تعرض على المدير العام أى موضوع أو نزاع يتعلق بتفسير أو تطبيق هذه اللوائح أو اللوائح المكملة لها ، وعلى المدير العام أن يحاول تسوية هذا الموضوع أو النزاع ، واذا لم يمكن تسوية الموضوع أو النزاع بهذه الوسيلة ، فعلى المدير العام من تلقاء ذاته أو بناء على طلب أية دولة مختصة أن يعرض الموضوع أو النزاع على اللجنة الخاصة أو أية لجنة أخرى بالهيئة لبحثه .

٢ — للدولة ذات الشأن الحق فى أن تكون ممثلة لدى اللجنة الخاصة أو الأخرى .

٣ — للدولة ذات الشأن أن تحيل — بطلب كتانى منها — على محكمة العدل الدولية أى نزاع لم يمكن تسويته ، لتقرير ماتراه . (١)

(المادة ١١٣)

١ — النصان الانجليزى والفرنسى لهذه اللوائح هما النصان المعتمدان على السواء . (٢)

---

(١) devant la Cour de Justice Internationale pour décision.

(٢) نشرنا النص الفرنسى لهذه الاتفاقية فى مجموعة تشريعات الطيران النسخة الفرنسية لأهميتها لشؤون الطيران الدولى فى مصر .

٢ — تودع النصوص الأصلية لهذه اللوائح فى محفوظات الهيئة . وعلى المدير العام أن يرسل لجميع الأعضاء والأعضاء المشتركين صوراً طبق الأصل معتمدة منها ، وكذلك للأطراف المتعاقدين فى الاتفاقيات والمعاهدات المدرجة فى المادة ١٠٥ . وعلى المدير العام بمجرد دخول هذه اللوائح فى دور التنفيذ ، أن يسلم صوراً طبق الأصل منها الى السكرتير العام للأمم المتحدة لتسجيلها طبقاً للمادة ١٠٢ من ميثاق الأمم المتحدة .

الجزء العاشر — أحكام انتقالية

Dispositions transitoires.

(المادة ١١٤)

١ — على الرغم من وجود أحكام مخالفة للمعاهدات والاتفاقيات القائمة يتعين قبول شهادات التطعيم المحررة طبقاً للقواعد والنماذج المبينة فى الملحق رقم ٢ و ٣ و ٤ سواء بسواء كالشهادات المماثلة المنصوص عليها فى المعاهدات والاتفاقيات القائمة .

٢ — على الرغم من أحكام البند (١) من المادة ١٠٩ — تدخل أحكام هذه المادة فى دور التنفيذ اعتباراً من اليوم الأول من ديسمبر سنة ١٩٥١

٣ — يقصر تطبيق هذه المادة على أية دولة تقر — فى ظرف ثلاثة شهور من تاريخ إخطار المدير العام بموافقة الجمعية العمومية الصحية العالمية على هذه اللوائح — بأنها لاتعتزم إبداء أى تحفظ لهذه المادة وللقواعد والنماذج المبينة فى الملحق ٢ و ٣ و ٤

٤ — يجوز أن يستبعد الإقرار المقدم طبقاً للبند ٣ من هذه المادة تطبيق هذه المادة على أى ملحق من الملحقات رقم ٢ و ٣ و ٤

(المادة ١١٥)

١ — شهادات التطعيم الصادرة وفقاً لاتفاقية ٢١ يونيو ١٩٢٦ المعدلة باتفاقية ١٥ ديسمبر ١٩٤٤ أو وفقاً لاتفاقية ١٢ أبريل ١٩٣٣ المعدلة باتفاقية ١٥ ديسمبر ١٩٤٤ قبل دخول هذه اللوائح فى دور التنفيذ ، تظل صالحة للمدة التى كانت صالحة لها سابقاً . وعلاوة على ذلك ، فإن مدة صلاحية شهادة التطعيم ضد الحمى الصفراء الصادرة على هذا الوجه تمد لمدة سنتين بعد التاريخ الذى كانت تنتهى فيه صلاحيتها فى غير هذه الحالة .

٢ — تستمر شهادات إبادة الفئران أو شهادات الإعفاء من هذه الإبادة التى تصدر وفقاً للمادة ٢٨ من معاهدة ٢١ يونيو ١٩٢٦ قبل دخول هذه اللوائح فى دور التنفيذ ، صالحة للمدة التى كانت لها سابقاً .

انتهت

توثيقاً لما تقدم قد وقعنا على هذه اللوائح فى جنيف فى اليوم الخامس والعشرين من شهر مايو ١٩٥١

لونارد أ . شيلى

رئيس الجمعية الصحية العالمية الرابعة

بروك شيزولم

المدير العام للهيئة الصحية العالمية

الملاحق

Annexes

يلى ذلك عدد من الملاحق المرتبطة بهذه اللائحة الصحية الدولية رقم ٢ وسننشر فقط ما يتعلق منها بالملاحة الجوية وحدها ونعنى به الملحق رقم ٦

أما الملحق رقم ١ خاص بشهادة ابادة الفيران .

والملحق رقم ٢ خاص بشهادة دولية عن التطعيم أو اعادة التطعيم ضد الكوليرا.

والملحق رقم ٣ خاص بشهادة دولية عن التطعيم ضد الحمى الصفراء .

والملحق رقم ٤ خاص بشهادة دولية عن التطعيم ضد الجدرى .

والملحق رقم ٥ خاص باقرار صحى بحرى .

أما الملحق رقم ٦ فهو خاص بالجزء الصحى من الاقرار العام للطائرة واليك تفصيله .

الجزء الصحى من الاقرار العام للطائرات (١)

يجب أن يحتوى على البيانات الآتية :

(ا) المرض المشتبه فى أنه ذو صفة معدية ويكون قد حدث على ظهر الطائرة أثناء تحليقها .

(ب) أية حالة أخرى على ظهر الطائرة قد تؤدى إلى انتشار المرض .

(ج) بيانات عن كل عملية من عمليات إبادة الحشرات أو أية اجراءات صحية اتخذت أثناء تحليق الطائرة (يذكر المكان والتاريخ والوقت والطريق) . وإذا لم تكن قد أجريت إبادة الحشرات أثناء تحليق الطائرة فتذكر بيانات عن آخر عملية إبادة تم اجراؤها .

---

(١) Partie relative aux questions sanitaires de la declaration générale d'aéronefs.

الملحق (ا)

Annexe A.

المراقبة الصحية

Controle Sanitaire

لحركة نقل الحجاج عند قدومهم أو مغادرتهم للأراضي الحجازية

Du mouvement des Pélerins allant au Hedjaz ou en revenant pendant la Saison du Pèlerinage.

أثناء موسم الحج

الجزء الأول — احتياطات تطبق على جميع الحجاج

mesures s'appliquant â tous les pèlerins.

(المادة (١) — أ

١ — يجب أن تتأكد السلطة الصحية فى ميناء القيام البحرى أو الجوى أو السلطة الصحية بجهة القيام فى حالة الانتقال براً من أن يكون لدى كل حاج قبل قيامه شهادتا تطعيم صالحتان ، بغض النظر عن الدائرة المحلية القادم منها أو الحالة الصحية فى تلك الدائرة فاذا كان قد غادر دائرة محلية ملوثة بالحمى الصفراء أو منطقة متوطنة فيها الحمى الصفراء فى خلال الستة أيام السابقة ، وجب أن يكون فى حيازته أيضاً شهادة تطعيم صالحة ضد الحمى الصفراء [١]

٢ — كل حاج يصل إلى الحجاز دون أن يكون فى حيازته الشهادات المطلوبة فى البند (١) من هذه المادة ، يجب أن يطعم ضد المرض الذى لا يحمل عنه شهادة ويعطى شهادة بذلك . وإذا رفض الحاج هذا التطعيم جاز للسلطة الصحية أن تعزله حتى تنتهى مدة الحضانة الخاصة أو إلى أن تتم الاجراءات الخاصة بترحيله . وفى حالة الحمى الصفراء ، يجب عزل الحاج الذى لم يتطعم إلى أن تنتهى مدة الحضانة .

---

(١) هنا تحفظ مصرى رابع خاص بالمحاجر الصحية راجع صفحة (١٠٤٢) .

الجزء الثالث — الانتقال بطريق الجو

(المادة أ — ١١)

١ — على كل طائرة تنقل حجاجاً عائدين من الحجاز وتريد إنزال حجاج فى مصر أن تهبط أولا أما فى المحطة الصحية بالطور أو فى محطة صحية أخرى تعينها لها الادارة الصحية المصرية .

٢ — لا تطبق على الطائرات الأخرى العائدة من الحجاز أية اجراءات صحية غير المنصوص عليها فى هذه اللوائح .

الجزء الخامس — الاخطارات

(المادة أ — ١٤)

على الإدارة الصحية العربية السعودية ، أن تخطر الهيئة اسبوعياً بالتلغراف عن الحالة الوبائية السائدة فى أقليمها خلال المدة التى تبدأ قبل يوم عرفات بشهرين وتنتهى بعده بشهرين . وعلى الهيئة ، أن ترسل هذا الاخطار الذى يجب أن يراعى فيه البيانات والبلاغات التى ترد لتلك الادارة من البعثات الطبية المرافقة للحجاج إلى الادارت الصحية للأقاليم التى قدم منها الحجاج حتى يتسنى لها تطبيق المناسب من الأحكام الصحية الواردة فى هذه اللوائح عند عودة الحجاج .

(المادة أ — ١٥)

على جميع الادارات الصحية المختصة أن ترسل خلال موسم الحج للهيئة ، بصفة دورية وبأسرع وسيلة إذا لزم الأمر ، جميع البيانات الصحية التى قد تحصل عليها بشأن الحج وعليها أيضاً أن ترسل للهيئة تقريراً سنوياً عنه بحيث لا يتأخر عن ستة شهور من نهاية الحج . وتقوم الهيئة بارسال هذه البيانات لجميع الإدارات الصحية المختصة .

الجزء الثانى — الطائرات

(المادة ب — ٢٥)

أحكام اتفاقية الطيران المدنى الدولى (وهى اتفاقية شيكاغو لسنة ١٩٤٤) وكذا أحكام الملحقات المرفقة بها الخاصة بنقل المسافرين جواً والتى يمس تطبيقها صحة هؤلاء المسافرين ، تنفذ على الطائرات سواء كانت تقل حجاجاً أو مسافرين آخرين .

(المادة ب — ٢٦)

للإدارة الصحية أن تطلب من الطائرة التى تقل حجاجاً الهبوط فى موانى جوية تعينها هى فى اقليمها لنزول الحجاج .

انتهت اللائحة

تعليق

تلك هى أحكام اللائحة الصحية الدولية رقم ٢ التى أقرتها الجمعية العمومية للصحة العالمية بمدينة جينيف فى ٢٥ مايو سنة ١٩٥١ . وقد اشتركت فيها مصر مع ابداء تحفظات أربعة قبلتها الجمعية العمومية الدولية ومن ثم فقد عرضت الاتفاقية وتحفظاتها على مجلس الدولة الذى أقرها ووافق بها مجلس الوزراء فى مستهل شهر نوفمبر سنة ١٩٥٣ . وقد ألغت هذه اللائحة ، الاتفاقية الصحية الدولية للملاحة الجوية التى كانت مصر قد وقعتها فى لاهاى بتاريخ ١٢ ابريل سنة ١٩٣٣ وكانت أول اتفاقية دولية للملاحة الجوية اشتركت فيها مصر وصدقت عليها

منذ عشرين عاما أى قبل صدور المرسوم بقانون رقم ٥٧ لسنة ١٩٣٥ لمنظم للملاحة الجوية فى مصر ومن باب أولى قبل انشاء مصلحة الطيران المدني المصرى فى ابريل سنة ١٩٤٥

... والحق أن هذه اللائحة الصحية العالمية الجديدة للملاحة الجوية والبحرية انما تقدم لنا وللعالم صورة تشريعية دولية لا نظير لها فى ميدان التعاون الدولى لإعداد التشريعات الوضعية . فبالتطبيق لحكم المادة ١٠٥ من اللائحة الدولية الجديدة نرى أن هذه الأخيرة قد حلت محل طائفة من الاتفاقيات والتنظيمات الصحية الدولية بلغ عددها ستة عشر وكلها كانت نافذة المفعول بين الدول الأعضاء فى المنظمة . وهذا الاستحداث الجديد قد تم دون حاجة إلى تصديق ما . وكل ما فى الأمر تكون المدة المحددة لرفض اللائحة أو لابداء تحفظ عليها هى تسعة شهور من تاريخ اخطار المدير العام باعتماد هذه اللوائح بمعرفة الجمعية الصحية العالمية . وانه لن يلتفت إلى أى رفض أو تحفظ يرد للمدير العام بعد انتهاء المدة المشار اليها . كما نصت اللائحة على جواز سحب أى رفض أو أى تحفظ فى أى وقت باخطار يرسل إلى المدير العام.

فأما عن التحفظات التى يمكن أن تتلقاها الجمعية العمومية من الدول التى أبدتها فى المدد السالفة الذكر فانها لا تقبل إلا بعد مراجعتها والموافقة عليها من الجمعية العمومية . وقد حدث فعلا أن أبدت مصر فى بادئ الأمر خمس تحفظات على اللائحة فوافقت الجمعية على أربعة منها ورفضت قبول التحفظ الخامس الذى رأت مصر أخيراً أن لا تستمسك به حرصاً منها على ما تفيده من منافع بالانضمام إلى هذه اللائحة الجديدة . فحق الاعتراض (الفيتو) من جانب الجمعية العمومية بالنسبة لتحفظ أبدى

يؤدى لا محالة إلى عدم تطبيق اللائحة برمتها على الدولة التى أبدت التحفظ المذكور . إلا أن هذه الدولة تظل مرتبطة بالاتفاقيات أو التنظيمات السابقة التى كانت قد اشتركت فيها .

ومن ثم فللجمعية الصحية العالمية أن تشترط لقبولها أى تحفظ أن تطلب من الدولة التى تبدى هذا التحفظ أن تتعهد باستمرارها فى تنفيذ أى التزام أو التزامات تتفق وجوهر موضوع هذا التحفظ تكون هذه الدولة قد سبق أن وافقت عليها وفقاً للمعاهدات والاتفاقيات القائمة والتى ألغتها هذه اللائحة الأخيرة .

وإليك اشارة عاجله عن التحفظات الأربعة التى أبدتها مصر ووافقت عليها الجمعية :

١ — تحفظ وارود على المادة ١٠١ فقد رفضت مصر التسليم بأعمال حكم الفقرة الأولى من هذه المادة . فالحكومة المصرية لا تستطيع أن تحتمل انفاق ما يزيد على مبلغ ٢٢٣ ألف جنيه فى مادة الفحص . بل أنها تقدمت بمشروع تعديل القانون رقم ٧٦ لسنة ١٩٤٣ الخاص بالرسوم التى تحصلها على السفن فى هذا الشأن .

٢ — تحفظ وارد على المادة ٦٩ والدافع إليه من جانب مصر ما اكتسبته من خبرة خلال موجة وباء الكوليرا سنة ١٩٤٧ التى اجتاحت البلاد . إذ تبين أن خطر وباء الكوليرا يستمر مدة لا تقل على الخمسة عشر يوما يكون فيها الإنسان القادم من المناطق الموبوءة حاملا للمكروب . ولذلك تود مصر الأخذ بالأحوط .

٣ — تحفظ وارد على المادة ٧٠ ومن مقتضاه تود مصر أن تعتبر القطر كله موبوء بالحمى الصفراء إذا وجدت فيه مدينة واحدة موبوءة . وذاك لأن باقى مدن الدولة لا رقابة صحية دائمة عليها فى مألوف الحال .

٤ ـ تحفظ وارد على الملحق ١ خاص بالحجاج . فقد قررت مصر انه لا ضرورة لعمل محجر صحى ثانى فى السويس مكتفية بمحجر الطور ما دام الغرض واحدا .

وانك لترى أن هذا النظام المقرر بشأن الرفض والتحفظات انما هو فى واقع الأمر لوحة رائعة من التقدم الرفيع فى فن التشريع الدولى فى نطاق الاعداد الدبلوماسى للقواعد الاتفاقية العالمية .

الدكتور ضياء الدين صالح المستشار
ومندوب مصر الدائم
فى اللجنة القانونية الدولية للطيران

قانون رقم ١٢٣ لسنة ١٩٥١

بالموافقة على اتفاق المقر بين الهيئة العالمية للصحة والحكومة المصرية الموقع بالقاهرة فى ٢٥ مارس سنة ١٩٥١

نحن ..

قرر مجلس الشيوخ ومجلس النواب القانون الآتى نصه ، وقد صدقنا عليه وأصدرناه :

مادة وحيدة — ووفق على اتفاق المقر بين الحكومة المصرية والهيئة العالمية للصحة الموقع بالقاهرة فى ٢٥ مارس سنة ١٩٥١ والمرفق نصه بهذا القانون .

نأمر بأن يبصم هذا القانون بخاتم الدولة ، وأن ينشر فى الجريدة الرسمية وينفذ كقانون من قوانين الدولة ،

صدر فى ٥ ذى القعدة سنة ١٣٧٠ (٨ أغسطس سنة ١٩٥١)

مرسوم

باصدار اتفاق المقر بين الحكومة المصرية والهيئة العالمية للصحة الموقع بالقاهرة فى ٢٥ مارس سنة ١٩٥١

نحن ..

بعد الاطلاع على القانون رقم ١٢٣ لسنة ١٩٥١ الصادر فى ٨ أغسطس سنة ١٩٥١ بالموافقة على الاتفاق المقر بين الحكومة المصرية والهيئة العالمية للصحة ؛

وبناء على ما عرضه علينا وزير الخارجية ، وموافقة رأى مجلس الوزراء ،

رسمنا بما هو آت :

مادة ١ — يعمل اعتباراً من ٨ أغسطس سنة ١٩٥١ باتفاق المقر بين الحكومة المصرية والهيئة العالمية للصحة الموقع بالقاهرة فى ٢٥ مارس سنة ١٩٥١ والمرفق نصه بهذا المرسوم .

مادة ٢ — على وزرائنا تنفيذ هذا المرسوم كل فيما يخصه ،

صدر بقصر المنتزه فى ١٤ المحرم سنة ١٢٧١ (١٥ أكتوبر سنة ١٩٥١)

الوقائع المصرية فى ٢٠ أكتوبر سنة ١٩٥١ — العدد ٩٦

قانون رقم ٥٥٦ لسنة ١٩٥٣

بالموافقة على سحب التحفظ الخامس الوارد فى الخطابين المتبادلين بين وزير الخارجية والمدير العام للهيئة العالمية للصحة الملحقين باتفاق المقربين الحكومة المصرية والهيئة العالمية للصحة الموقع بالقاهرة فى ٢٥ مارس سنة ١٩٥١

باسم الأمة

رئيس الجمهورية

بعد الاطلاع على الإعلان الدستورى الصادر فى ١٠ من فبراير سنة ١٩٥٣ من القائد العام للقوات المسلحة وقائد ثورة الجيش ؛

وعلى الإعلان الدستورى الصادر فى ١٨ من يونيه سنة ١٩٥٣ ؛

وعلى القانون رقم ١٢٣ لسنة ١٩٥١ بالموافقة على اتفاق المقر بين الحكومة المصرية والهيئة العالمية للصحة الموقع بالقاهرة فى ٢٥ مارس سنة ١٩٥١ ؛

وعلى ما ارتآه مجلس الدولة ؛

وبناء على ما عرضه وزير الخارجية ، وموافقة رأى مجلس الوزراء ،

أصدر القانون الآتى :

مادة وحيدة — ووفق على سحب التحفظ الخامس الوارد فى الخطابين المتبادلين بين وزير الخارجية والمدير العام للهيئة العالمية للصحة والملحقين باتفاق المقربين الحكومة المصرية والهيئة العالمية للصحة الموقع بالقاهرة فى ٢٥ مارس سنة ١٩٥١ ؛

صدر بقصر الجمهورية فى ٢٣ ربيع الأول سنة ١٣٧٣ (٣٠ نوفبر سنة ١٩٥٣)

محمد نجيب لواء (ا . ح)

الوقائع المصرية — العدد ٩٦ مكرر " غير اعتيادى " فى ٣٠ نوفبر سنة ١٩٥٣

راجع صفحة ٩٧٥ وما بعدها

قرار وزارى [١]

بالتصريح للطائرات القادمة عن طريق غرب أوشمال أفريقيا من المناطق التى تعتبرها وزارة الصحة موبوءة بالحمى الصفراء بمواصلة السفر بمطارات القاهرة أو الاسكندرية دون الزامها بالهبوط فى مرسى مطروح

وزير الصحة العمومية

بعد الاطلاع على المرسوم بانشاء مصلحة الحجر الصحى الصادر فى ١٤ سبتمبر سنة ١٩٣٩ ؛

وعلى القرار الوزارى الصادر فى ١٩ أبريل سنة ١٩٤٧ والقرار الوزارى الصادر فى ٩ يوليه سنة ١٩٤٧ الخاصين بتطبيق اجراءات الحجر الصحى على الطائرات القادمة من غرب أفريقيا بمطار مرسى مطروح ؛

وبناء على طلب مصلحة الحجر الصحى ؛

قرر ما هو آت :

مادة ١ — يصرح للطائرات القادمة عن طريق غرب أوشمال أفريقيا أو المناطق التى تعتبرها وزارة الصحة موبوءة بالحمى الصفراء بمواصلة السفر لمطارات القاهرة أو الاسكندرية دون الزامها بالهبوط فى مرسى مطروح وعلى قائد الطائرة أن يجرى تبخيرها بواسطة عمالها بأحد مركبات ابادة الحشرات المعتمدة وهى فى الجو وقبل هبوطها وعليه أن يبلغ ذلك إلى إدارة المطار قبل فتح الطائرة .

---

(١) نشر بالوقائع المصرية العدد ١٠٣ بتاريخ ٢٤ ديسمبر سنة ١٩٥٣

مادة ٢ — يصرح للطائرات القادمة من الجنوب بمواصلة السفر رأساً لمطارات القاهرة أو الاسكندرية أو مرسى مطروح دون الزامها بالهبوط فى الأقصر ، وعلى قائد الطائرة أن يجرى تبخيرها بواسطة عمالها بأحد مركبات إبادة الحشرات المعتمدة وهى فى الجو وقبل هبوطها هذه المطارات ، عليه أن يبلغ ذلك إلى إدارة المطار قبل فتح الطائرة .

مادة ٣ — يلغى القراران الوزاريان الصادران فى ٢٠ أغسطس سنة ١٩٤٥ و ١٣ يناير سنة ١٩٤٦ الخاصان باتخاذ اجراءات الحجر الصحى على الطائرات .

مادة ٤ — يعمل بهذا القرار من تاريخ نشره فى الجريدة الرسمية .

تحريرا فى ٢ ربيع الثانى سنة ١٣٧٣ (١٠ ديسمبر سنة ١٩٥٣) .

نور الدين طراف

وزير الصحة العمومية

قرار وزارى [1]

خاص بمكافحة البعوض الناقل للحمى الصفراء والبعوض الناقل للجامبيات على وسائل النقل الجوية والبحرية والبرية

وزير الصحة العمومية

بعد الاطلاع على القانون رقم ٢٢ لسنة ١٩٣٤ بالموافقة على المعاهدة الصحية للملاحة الجوية ، وعلى المرسوم الصادر فى ٩ مايو سنة ١٩٣٥ باصدار هذه المعاهدة ؛

وعلى المرسوم الصادر فى ٢٣ مايو سنة ١٩٣٥ بتنظيم الملاحة الجوية ؛

وعلى المرسوم الصادر فى ١٤ سبتمبر سنة ١٩٣٩ بانشاء مصلحة الحجر الصحى والحاقها بوزارة الصحة العمومية والغاء مجلس الصحة البحرية والكورنتينات ؛

وعلى القرار الصادر فى ٢٠ أغسطس سنة ١٩٤٥ الخاص باتخاذ إجراءات الحجر الصحى على الطائرات ، وعلى القرار الصادر فى ١٣ يناير سنة ١٩٤٦ بوقف العمل بالمادتين ٥ و ٦ منه ؛

وعلى المذكرة المقدمة بطلب الغاء مكتب الحجر الصحى بالخرطوم وموافقتنا على هذا الالغاء ؛

قرر ما هو آت :

مادة ١ — تتخذ بمعرفة مصلحة الحجر الصحى فى دائرة اختصاصها الاحتياطات الكافية لمكافحة البعوض الناقل للحمى الصفراء والبعوض الناقل للجامبيا على وسائل النقل الجوية والبحرية والبرية .

---

(١) نشر بالوقائع المصرية العدد ١٠٣ بتاريخ ١٩٥٣/١٢/٢٤

مادة ٢ — ترش هذه الطائرات عند وصولها إلى أول مطار مصرى بالمواد القاتلة للحشرات .

مادة ٣ — يلغى القراران الوزاريان الصادران فى ١٩ أبريل سنة ١٩٤٧ و ٩ يولية سنة ١٩٤٧ .

مادة ٤ — يعمل بهذا القرار من تاريخ نشره بالجريدة الرسمية .

تحريرا فى ٣ ربيع الثانى سنة ١٣٧٢ (١٠ ديسمبر سنة ١٩٥٢) .

نور الدين طراف
وزير الصحة العمومية

قرار مجلس الوزراء [١]

بناء على مذكرة وزارة الصحة العمومية قرر مجلس الوزراء الموافقة على اعفاء ركاب الطائرات من الرسوم المقررة فى البند السادس من الجدول الملحق بالقانون رقم ٧٦ لسنة ١٩٤٣ (خاص برسوم الحجر الصحى) على أن يكون هذا الاعفاء بأثر رجعى من ٦ فبراير سنة ١٩٥٢ بالتطبيق لقرار مجلس الوزراء الصادر فى ذات التاريخ وذلك وقفا للاشكالات التى تقدم فيها لو لم ينص على الأثر الرجعى .

٢٩ أبريل سنة ١٩٥٣

---

(١) منشور فى النشرة التشريعية لوزارة العدل ابريل سنة ١٩٥٣ ص ٥١٠

الباب الثالث

الاتفاقات الثنائية

للنقل الجوى الدولى المنتظم

Les Accords Bilotéraux Relatifs aux

Transports Aériens Reguliers

وزارة الحربية

مصلحة الطيران المدنى

مكتب المستشار الجمهورى

الاتفاقات

بشأن النقل

بين مصر وغيرها

الرقم حسب التوقيع	الدولة الأجنبية	تاريخ التوقيع	رقم وتاريخ قانون التصديق
١	الولايات المتحدة الأمريكية	١٥/٦/٩٤٦	رقم ١٢٥ لسنة ٩٤٧ فى ١٦/٧/٩٤٧
٢	هولنده	٨/١٢/٩٤٩	رقم ١٠٥ لسنة ٩٥٠ فى ٣/٨/٩٥٠
٣	السويد	١٢/١٢/٩٤٩	رقم ٤٥ لسنة ٩٥١ فى ١٥/٣/٩٥١
٤	النورويج	١١/٣/٩٥٠	رقم ١٠٣ لسنة ٩٥٠ فى ٢/٨/٩٥٠
٥	الدانمرك	١٤/٣/٩٥٠	رقم ١٠٤ لسنة ٩٥٠ فى ٢/٨/٩٥٠
٦	تركيا	١٢/٤/٩٥٠	رقم ٤٦ لسنة ٩٥١ فى ١٥/٣/٩٥١
٧	اليونان	٢٤/٤/٩٥٠	رقم ١٢٨ لسنة ٩٥٠ فى ١٧/٨/٩٥٠
٨	سويسرا	١٥/٥/٩٥٠	رقم ١٨٨ لسنة ٩٥٠ فى ٢٥/١٢/٩٥٠
٩	إيطاليا	٢٥/٥/٩٥٠	رقم ١٢٩ لسنة ٩٥٠ فى ١٧/٨/٩٥٠
١٠	فرنسا	٦/٨/٩٥٠	رقم ٤٧ لسنة ٩٥١ فى ١٥/٣/٩٥١
١١	العراق	١٦/٩/٩٥٠	لم يصدر قانون التصديق حتى أواخر
١٢	بلجيكا	فى الاسكندرية ١٩/٩/٩٤٩ فى لوندره	رقم ١٣٠ لسنة ٩٥٠ فى ١٧/٨/٩٥٠
١٣	سيلان	٢٦/٩/٩٥٠	رقم ٤٨ لسنة ٩٥١ فى ١٥/٣/٩٥١
١٤	بريطانيا...	١/٣/٩٥١	لم يصدر قانون التصديق حتى أواخر
١٥	شرق الأردن	٢/١/٩٥٢	مرسوم بقانون رقم ٥٧ لسنة ٥٢ فى ١٥/٥/٥٢
١٦	الحبشة	١٩/٣/٩٥٢	مرسوم بقانون رقم ٧٠ لسنة ٩٥٢ فى ٢٢/٥/٥٢
١٧	الباكستان	١٩/٥/٩٥٢	مرسوم بقانون ٢١٥ لسنة ٩٥٢ فى ٢/١٠/٥٢
١٨	استراليا	١٤/٦/٩٥٢	مرسوم بقانون ٢١٤ لسنة ٥٢ فى ٢/١٠/٥٢
١٩	الهند	١٤/٦/٩٥٢	مرسوم بقانون ٢٢٦ لسنة ٥٢ فى ١١/١٠/٥٢
٢٠	سوريا	٢٠/١٠/٩٥٢	لم يصدر قانون التصديق حتى أواخر فى مرحلة المشروع فقط .
٢١	المملكة العربية السعودية ...	طلبت عقد اتفاق ثانى للنقل الجوى ، فى سنة ٩٥٣ ولا يزال	

ملاحظة : جميع أحكام هذه الاتفاقات الثنائية نشرت باللغة الفرنسية أو الإنجليزية فى الباب

الثنائيــــة

الجوى المنتظم

من الدول الآتية :

رقم وتاريخ وقائع التصديق	تاريخ مرسوم الإصدار	رقم وتاريخ وقائع الإصدار	تاريخ النفاذ ورقم التسجيل بالمنظمة
رقم ٦٨ فى ٩٤٧/٧/٢١	٩٤٧/١١/٣	رقم ١٠٣ فى ٤٧/١١/١٠	٩٤٧/٨/٨ ....
رقم ٧٨ فى ٩٥٠/٨/٧	٩٥٠/١١/٦	رقم ١١٠ فى ٥٠/١١/٢٠	٩٥٠/٩/٢٠ برقم ٨٣٨
رقم ٢٥ فى ٩٥١/٣/١٩	٩٥١/٥/٣	رقم ٤٥ فى ٩٥١/٥/٢١	٩٥١/٤/١ برقم ٨٢١
رقم ٧٨ فى ٩٥٠/٨/٧	٩٥٠/١١/٦	رقم ١١٠ فى ٩٥٠/١١/٢٠	٩٥٠/٩/٣٠ برقم ٨٣٢
رقم ٧٨ فى ٩٥٠/٨/٧	٩٥٠/١١/٦	رقم ١١٠ فى ٩٥٠/١١/٢٠	٩٥٠/٩/٣٠ برقم ٨٣٣
رقم ٢٥ فى ٩٥١/٣/١٩	٩٥١/٦/٤	رقم ٥٢ فى ٩٥١/٦/١٤	٩٥١/٤/٢ برقم ٩٠٥
رقم ٨٤ فى ٩٥٠/٨/٢٦	٩٥٢/٥/٢٢	رقم ١٠٤ فى ٩٥٣/١٢/٢٨	
رقم ١٢٢ فى ٩٥٠/١٢/٢٨	٩٥١/٣/١٩	رقم ٢٧ فى ٩٥١/٣/٢٦	٩٥٢/٤/١٢ برقم ٩٣٤
رقم ٨٤ فى ٩٥٠/٨/٢٦	لم يصدر مرسوم	الاصدار حتى ديسمبر ٩٥٣	٩٥١/٢/١ برقم ٨٥٦
رقم ٢٥ فى ٩٥١/٣/١٩	٩٥١/١١/٢٦	رقم ١١٠ فى ٩٥١/١١/٢٩	٥١/١٠/٢٥ برقم ٩١٠
ديسمبر سنة ٩٥٣ وبذلك يعتبر هذا الاتفاق أنه لايزال فى مرحلة المشروع فقط .			
رقم ٨٤ فى ٩٥٠/٨/٢٦	٩٥٣/٧/١٨	رقم ٨٥ فى ٩٥٣/١٠/٢٢	لم يدخل فى دور التنفيذ بعد ولم يسجل .
رقم ٢٥ فى ٩٥١/٣/١٩	٩٥١/٥/١٤	رقم ٤٥ فى ٩٥١/٥/٢١	٩٥١/٤/٣ برقم ٨٣٧
ديسمبر سنة ٩٥٣ وبذلك يعتبر هذا الاتفاق أنه لايزال فى مرحلة المشروع فقط .			برقم ٨٨٥
رقم ٨٤ فى ٩٥٢/٥/١٩	٩٥٣/١٠/١٠	رقم ٨٧ فى ١٩٥٣/١٠/٢٩	١٩٥٣/٤/١٤
رقم ٨٧ ملحق فى ٩٥٢/٥/٢٦	لم يصدر حتى ديسمبر سنة ١٩٥٣		
رقم ١٣٩ فى ٩٥٢/١٠/٦	لم يصدر حتى ديسمبر سنة ١٩٥٣		
رقم ١٣٩ فى ٩٥٢/١٠/٦	٩٥٣/٦/١٥	رقم ٥٥ فى ٩٥٣/٧/٦	٩٥٢/١٠/١٢
رقم ١٤٠ مكرر ب غير اعتيادى ٥٢/١٠/١١	٩٥٣/٣/١٩	رقم ٢٩ فى ٩٥٣/٤/٧	٩٥٢/١٢/١٨

ديسمبر سنة ٩٥٣ ولا تزال الرسائل تتبادل بين الدولتين بشأن بعض الرسوم فالاتفاق لايزال اذن المشروع محل بحث ودراسة حتى أوائل سنة ١٩٥٤م

قانون رقم ١٢٥ لسنة ١٩٤٧

بالموافقة على اتفاق النقل الجوى بين الحكومة المصرية وحكومة الولايات المتحدة الأمريكية

الموقع عليها بالقاهرة فى ١٥ يونية سنة ١٩٤٦

نحن. . . . .

قرر مجلس الشيوخ ومجلس النواب القانون الآتى نصه وقد صدقنا عليه وأصدرناه :

مادة وحيدة — وفق على اتفاق النقل الجوى بين الحكومة المصرية وحكومة الولايات المتحدة الأمريكية المرافق لهذا القانون والموقع عليه بالقاهرة فى ١٥ يونية سنة ١٩٤٦

نأمر بأن يبصم هذا القانون بخاتم الدولة وأن ينشر فى الجريدة الرسمية وينفذ كقانون من قوانين الدولة .

صدر بقصر القبة ٢٧ شعبان سنة ١٣٦٦ (١٦ يوليه سنة ١٩٤٧)

نشر بالعدد ٦٨ فى ٢١ يوليه سنة ١٩٤٧ بالوقائع المصرية

١ – اتفاق

بشأن النقل الجوى المنتظم بين مصر والولايات المتحدة الامريكية[1]

(وقع فى ١٥ يونيه ١٩٤٦)

تمشيا مع قرار مؤتمر الطيران المدنى الدولى الموقع فى ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤ بمدينة شيكاغو بولاية ايلينوى بشأن قبول صيغة نموذجية للاتفاقات الخاصة بالطرق والخطوط الجوية المؤقتة.

ورغبة فى التعاون على تنشيط وترقية النقل الجوى بين الولايات المتحدة مصر على أساس اقتصادى سليم .

فقد اتفقت الحكومتان طرفا هذا الاتفاق على ان يخضع انشاء وتقدم خطوط النقل الجوى بين اقليميهما للشروط الآتية :

(المادة الأولى)

يمنح الطرفان المتعاقدان الحقوق المبينة فى الملحق المرافق لهذا الاتفاق واللازمة لانشاء الطرق والخطوط الجوية المدنية الموضحة به سوا فتحت تلك الخطوط فى الحال أو فيما بعد حسب اختيار الطرف المتعاقد الذى منحت له هذه الحقوق . —

---

(١) تم التصديق عليه بالقانون رقم ١٢٥ لسنة ١٩٤٧ بتاريخ ١٩٤٧/٧/١٦ منشور فى الوقائع المصرية رقم ٦٨ فى ١٩٤٧/٧/٢١ .

ثم صدر بمرسوم اصدار مؤرخ ١٩٤٧/١١/٣ وقائع مصرية عدد ١٠٣ بتاريخ ١٩٤٧/١١/١٠ ثم بدأ نفاذه من ٨ أغطس سنة ١٩٤٧ وسجل بالمنظمة الدولية للطيران . ومنشور أحكامه بالإنجليزية فى الوقائع المصرية باللغة الأفرنجية وكذلك فى مجموعة تشريعات الطيران المصرية النسخة الأفرنجية طبعة القاهرة سنة ١٩٥٤ ص ٦ (ض.ص)

(المادة الثانية)

(١) يبدأ تشغيل كل من الخطوط الجوية المذكورة بمجرد أن يعين الطرف المتعاقد الممنوح له الحقوق بمقتضى المادة الأولى مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوى التى ستباشر تشغيل ذلك الخط ومع عدم الاخلال بأحكام المادة السادسة يجب على الطرف المتعاقد الذى منح تلك الحقوق أن يصدر ترخيص التشغيل اللازم إلى تلك المؤسسة أو الموسسات . على انه يجوز قبل ان يرخص بتشغيل الخطوط موضوع هذا الاتفاق ان يطلب من تلك المؤسسات المعينة أن تثبت لسلطات الطيران المختصة التابعة للطرف الذى منح الحقوق انه تتوافر فيها الشروط التى تقتضيها القوانين واللوائح المعمول بها لدى تلك السلطات كما ان افتتاح تلك الخطوط فى مناطق العمليات الحربية أو المناطق المحتلة عسكريا أو المناطق التى تؤثر فيها العمليات الحربية أو الاحتلال العسكرى يتوقف على موافقة السلطات الحربية المختصة .

(ب) من المفهوم انه يجب على أى طرف متعاقد منح حقوقا تجارية بمقتضى هذا الاتفاق ان يباشر هذه الحقوق فى أقرب فرصة ممكنة الا فى حالة العجز المؤقت عن أداء ذلك .

(المادة الثالثة)

منعا للتمييز وضمانا للمساواة فى المعاملة قد اتفق الطرفان المتعاقدان على مايلى :

(١) لكل من الطرفين المتعاقدين ان يفرض أو يسمح بفرض رسوم عادلة ومعقولة نظير استعمال المطارات العامة والانتفاع بالتسهيلات الأخرى التى يشرف عليها . ومن المتفق عليه

ان لاتزيد هذه الرسوم عما تدفع الطائرات الوطنية التى تعمل فى خطوط دولية مماثلة عند استعمالها مثل هذه المطارات او انتفاعها بمثل تلك التسهيلات .

(ب) يعامل الوقود وزيوت التشحيم وقطع الغيار التى تدخل اقليم طرف متعاقد بواسطة الطرف المتعاقد الآخر أو بواسطة احد رعاياه — والمخصصة فقط لاستعمال طائراته — المعاملة الوطنية ومعاملة الدولة الأكثر رعاية وذلك بالنسبة لما يفرضه الطرف المتعاقد الذى تدخل تلك المواد اقليمه من رسوم الجمارك والتفتيش أو الرسوم الوطنية الأخرى .

(ج) يعفى من رسوم الجمارك ورسوم التفتيش وماشابه ذلك من رسوم الوقود وزيوت التشحيم وقطع الغيار والمهمات المعتاد حملها والخزين التى تحملها الطائرات المدنية للمؤسسات الجوية التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين والمرخص لها بتشغيل الطرق والخطوط الجوية المبينة فى الملحق عند دخولها أو مغادرتها اقليم الطرف المتعاقد الآخر حتى لو استعملت أو استهلكت تلك الطائرات هذه المواد أثناء طيرانها داخل ذلك الاقليم .

(المادة الرابعة)

يعترف كل من الطرفين المتعاقدين بصحة شهادة الصلاحية للطيران وشهادات الأهلية والاجازات الصادرة أو المعتمدة من الطرف المتعاقد الآخر لغرض تشغيل الطرق والخطوط الجوية المبينة فى الملحق ومع ذلك يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحقه فى عدم الاعتراف بشهادات الأهلية والاجازات التى تمنحها دولة أخرى لرعاياه فيما يتعلق بالطيران فوق اقليمه

(المادة الخامسة)

١ — تسرى القوانين والتعليمات المعمول بها لدى احد الطرفين المتعاقدين — والمتعلقة بدخول الطائرات التى تعمل فى الملاحة الجوية الدولية فى اقليمه أومغادرتها له أو تشغيلها أوطيرانها فوقه — على طائرات الطرف المتعاقد الآخر ويجب على هذه الطائرات مراعاتها عند دخول اقليم الطرف الأول أو مغادرتها له اواثناء وجودها فيه .

٢ — يجب على ركاب وملاحى الطائرات أومن ينوب عنهم كما يجب بالنسبة للبضائع اتباع قوانين وتعليمات الطرف المتعاقد بشأن دخول الركاب وملاحى الطائرات والبضائع اقليمه أو مغادرتهم له مثل تعليمات الدخول والخروج والهجرة وجوازات السفر والجمارك والحجر الصحى وذلك عند دخولهم أومغادرتهم أو أثناء بقائهم فى اقليم ذلك الطرف المتعاقد .

(المادة السادسة)

يحتفظ كل طرف متعاقد بحقه فى ايقاف أوالغاء شهادة أوترخيص صادر لمؤسسة نقل جوى تابعة للطرف الآخر فى اية حالة لايقتنع فيها بأن جزءا هاما من ملكية هذه المؤسسة أو ادارتها الفعلية موجود بالفعل فى يد رعايا أى من طرفى هذا الاتفاق وكذلك فى حالة عدم تنفيذ هذه الموسسة لقوانين الدولة التى تعمل فوق اقليمها طبقا لنص المادة الخامسة السابقة أوعدم قيامها بالتزاماتها طبقا لهذا الاتفاق .

(المادة السابعة)

يسجل هذا الاتفاق وجميع العقود المتعلقة به لدى الهيئة المؤقتة للطيران المدنى الدولى .

(المادة الثامنة) م

يجوز لكل من الطرفين المتعاقدين ان ينهى الحقوق التى منحها بمقتضى هذا الاتفاق وذلك باخطار سابق بمدة سنة للطرف المتعاقد الآخر.

(المادة التاسعة)

اذا رغب أى من الطرفين المتعاقدين فى تعديل الطرق أوالشروط الواردة فى الملحق المرافق فله الحق فى طلب الدخول فى مباحثات بين السلطات المختصة لدى كل من الطرفين المتعاقدين وفى هذه الحالة تبدأ المباحثات المذكورة فى خلال ستين يوما من الطلب. وعندما تتفق هذه السلطات على شروط جديدة أومعدلة مما يؤثر فى الملحق تصبح توصياتهما سارية المفعول بعد تبادل المذكرات السياسية المؤيدة لها.

(المادة العاشرة)

يرفع إلى المجلس المؤقت للهيئة المؤقتة للطيران المدنى الدولى لعمل تقرير استشارى (طبقا لأحكام المادة ٣ من القسم السادس (٨) من الاتفاق المؤقت بشأن الطيران المدنى الدولى الموقع بشيكاغوفى ديسمبر سنة ١٩٤٤) أو لمن يخلف هذا المجلس كل خلاف بين الطرفين المتعاقدين فى تفسير أو تطبيق هذا الاتفاق أوالملحق المرافق له اذا لم تنجح المباحثات بين الطرفين فى فض الخلاف.

(المادة الحادية عشرة)

تسرى شروط هذا الاتفاق من تاريخ توقيعه وتبلغ الحكومة المصرية حكومة الولايات المتحدة اعتماده من البرلمان المصرى .

وستعتبر حكومة الولايات المتحدة الاتفاق نهائيا من تاريخ هذا التبليغ من جانب الحكومة المصرية .

حرر بالقاهرة من أصلين كل منهما باللغتين الانكليزية والعربية ولكل من النصين نفس القوة الرسمية فى يوم ١٥ رجب سنة ١٣٦٥ هـ (١٥ يونيه سنة ١٩٤٦ م) .

عن حكومة الولايات المتحدة الأمريكية
بنكنى تك وزير أمريكا المفوض
وعن الحكومة المصرية
أحمد لطفى السيد وزير الخارجية

ملحق (١)

لاتفاق النقل الجوى المدنى بين الولايات المتحدة الأمريكية ومصر

القسم الأول

تمنح مؤسسات النقل الجوى للولايات المتحدة الأمريكية المرخص لها طبقا لهذا الاتفاق حقوق المرور والهبوط لغير الأغراض التجارية فى اقليم المملكة المصرية وكذلك حق أخذ وانزال مايشمله النقل الدولى من ركاب وبضائع وبريد من القاهرة وفيها على الطرق الآتية فى كلا الاتجاهين :

من الولايات المتحدة إلى مصر (القاهرة) ثم إلى فلسطين (اللد) والعراق (البصرة) والمملكة العربية السعودية (ضهران) ومايليها عن طريق :

(ا) ايرلندا وفرنسا وسويسرا وايطاليا واليونان .

(ب) البرتغال وأسبانيا وايطاليا واليونان .

(ج) البرتغال وأسبانيا ومناطق شمال أفريقيا .

القسم الثانى

تمنح مؤسسات النقل الجوى للمملكة المصرية المرخص لها طبقا لهذا الاتفاق حقوق المرور والهبوط لغير الأغراض التجارية فى اقليم الولايات المتحدة وكذلك حق أخذ وانزال مايشمله النقل الجوى من ركاب وبضائع وبريد فى الولايات المتحدة وذلك عن الطريق أو الطرق التى تقرر فيما بعد وذلك مابين مصر والولايات المتحدة عن طريق نقط متوسطة وفى كلا الاتجاهين .

القسم الثالث

تطبق القواعد الآتية فى انشاء وتشغيل الخطوط الجوية التى يشملها هذا الاتفاق وملحقه :

(١) ترغب كل من الحكومتين فى ان تساعد وتشجع على التوسع إلى أقصى حد ممكن فى تعميم نفع الأسفار الجوية لصالح الانسانية العام بأقل الأجور التى تتفق وقواعد الاقتصاد الصحيحة كما ترغب فى تنشيط الأسفار الجوية الدولية كوسيلة لانماء التفاهم الودى وحسن النية بين الشعوب وكذلك فى تحقيق المزايا العديدة غير المباشرة التى تقدمها هذه الوسيلة الجديدة للنقل وذلك للصالح المشترك للدولتين .

(٢) من المفهوم لدى كل من الحكومتين ان الغرض الأساسى من الخطوط التى تقوم بها مؤسسة النقل الجوى المعينة طبقا لشروط هذا الاتفاق والملحق المرافق له هو ان تقدم الحمولة التى تتناسب مع حاجات النقل بين الدولة التى تتبعها تلك المؤسسة والدولة التى ينتهى اليها النقل — كما ان حق هذه المؤسسات فى أخذ أو ازال تجارة دولية مرسلة إلى أو آتية من دول ثالثة فى نقطة أو نقط من الطرق المبينة فى الملحق لهذا الاتفاق سوف يستعمل طبقا للمبادئ العامة للتقدم المنظم التى يساهم فيها الطرفان كما يخضع للقواعد العامة من ان الحمولة تنسب إلى :

(ا) حاجات النقل بين الدولة التى يبدأ منها الخط والدولة التى ينتهى فيها .

(ب) حاجات تشغيل الخط الجوى الطوالى .

(ج) حاجات النقل بالمناطق التى يخترقها الخط الجوى مع مراعاة الخطوط المحلية وخطوط المنطقة .

القسم الرابع

يتعهد الطرفان المتعاقدان بأن تقوم سلطات الطيران لدى كل منهما بمباحثات منظمة ودورية فيما بينهما وذلك لايجاد تعاون وثيق على مراعاة القواعد وتنفيذ مقتضيات النصوص المبينة فى الاتفاقية والملحق المرافق لها وحل أى خلاف طبقا لأحكام المادة العاشرة من الاتفاق » .

ملحق رقم (٢)

خطاب من حضرة صاحب السعادة وزير أمريكا
المفوض بالقاهرة إلى حضرة صاحب المعالى وزير الخارجية

حضرة صاحب المعالى وزير الخارجية :

اشارة إلى الاتفاق الثنائى للنقل الجوى الموقع عليه بتاريخ اليوم أتشرف باحاطة معاليكم علما بأن حكومتى تقديراً منها لوجهة نظر الحكومة المصرية بشأن الحرية الخامسة عن المسافة بين القاهرة واللد تؤكد للحكومة المصرية إذا ما رأت فى المستقبل ضرورة تقييد هذه الحرية عن هذه المسافة أنها توافق على النظر بعين الاعتبار إلى هذا الرأى طبقاً لنص المادتين ٩ و ١٠ من اتفاق النقل الجوى .

وانى انتهز هذه الفرصة لأجدد لمعاليكم توكيدات عظيم احترامى .

وزير أمريكا المفوض

*
* *

« من حضرة صاحب المعالى وزير الخارجية
إلى حضرة صاحب السعادة وزير أمريكا المفوض بالقاهرة

حضرة صاحب السعادة وزير أمريكا المفوض بالقاهرة .

أتشرف بالاحاطة بأنى تسلمت خطاب سعادتكم بتاريخ اليوم الآتى نصه

(الخطاب السابق)

وانى انتهز هذه الفرصة لأجدد لسعادتكم توكيدات عظيم احترامى .

وزير الخارجية

*
* *

ملحق رقم (٣)

خطاب من حضرة صاحب المعالى وزير الخارجية
إلى حضرة صاحب السعادة وزير أمريكا المفوض بالقاهرة

حضرة صاحب السعادة وزير أمريكا المفوض بالقاهرة :

اشارة إلى الاتفاق الثنائى للنقل الجوى الموقع عليه بتاريخ اليوم أتشرف باحاطة سعادتكم علما بأن سياسة الحكومة المصرية بشأن حماية خطوط الطيران المصرية فى المناطق الاقليمية تقضى بأنه قبل الأذن لشركة أجنبية بتسيير خط جوى أن تعقد هذه الشركة الأجنبية مع شركة الطيران المصرية التى تعينها الحكومة المصرية اتفاقاً خاصاً بالنقل وحجز محال السفر وخدمة طائرات وما إلى ذلك من تسهيلات .

وانى انتهز هذه الفرصة لأجدد لسعادتكم توكيدات عظم احترامى ،

وزير الخارجية

* * *

رد من حضرة صاحب السعادة وزير أمريكا المفوض بالقاهرة
إلى حضرة صاحب المعالى وزير الخارجية

حضرة صاحب المعالى وزير الخارجية

أتشرف بالاحاطة بأنى تسلمت خطاب معاليكم بتاريخ اليوم الآتى نصه :

(الخطاب السابق)

وانى انتهز هذه الفرصة لأجدد لمعاليكم توكيدات عظم احترامى .

وزير أمريكا المفوض

* * *

ملحق رقم ٤

خطاب من حضرة صاحب السعادة وزير أمريكا المفوض بالقاهرة إلى حضرة صاحب المعالى وزير الخارجية

حضرة صاحب المعـالى وزير الخارجية

أتشرف باحاطة معاليكم علما أنى تلقيت من جناب المستر ج .أ. شونتى مدير شركة الخطوط الجوية العالمية فى منطقة القاهرة خطاباً بتاريخ ٢٠ أبريل سنة ١٩٤٦ يقول فيه أن شركته مستعدة عندما تخطرها المفوضية الأمريكية بامضاء اتفاق النقل الجوى المدنى بين مصر وأمريكا أن توقع مع شركة مصر للطيران اتفاقاً خاصاً بالنقل عن المسافة بين القاهرة واللد وكذلك اتفاقاً خاصاً بتوكيلها فى بيع تذاكرها .

وانى اعتقد أن هذين الاتفاقين تم بحثهما بالتفصيل بين الشركتين فى شهر فبراير من هذا العام وأنه تم التفاهم بينهما على الصيغة التى يحرران بها .

وانى انتهز هذه الفرصة لأجدد لمعاليكم توكيدات عظيم احترامى .

وزير أمريكا المفوض
بنكنى تك

قانون رقم ١٠٥ لسنة ١٩٥٠

بالموافقة على اتفاق النقل الجوى المنتظم بين مصر وهولندا الموقع فى ٨ ديسمبر سنة ١٩٤٩

نحن

قرر مجلس الشيوخ ومجلس النواب القانون الآتى نصه ، وقد صدقنا عليه وأصدرناه :

مادة وحيدة : ووفق على اتفاق النقل الجوى المنتظم بين مصر وهولندا الموقع فى ٨ ديسمبر سنة ١٩٤٩ والملحق نصه بهذا القانون .

نأمر بأن يبصم هذا القانون بخاتم الدولة وأن ينشر فى الجريدة الرسمية وينفذ كقانون من قوانين الدولة .

صدر بقصر رأس التين فى ١٩ شوال سنة ١٣٦٩ (٣ أغسطس سنة ١٩٥٠)

الوقائع المصرية فى ٧ أغسطس سنة ١٩٥٠ — العدد ٧٨

٣ - اتفـاق

بشأن النقل الجوى المنتظم بين مصر وهولنده (١)

(وقع فى ١٩٤٩/١٢/٨)

بما أن الحكومة المصرية والحكومة الهولاندية المشار اليهما فيما بعد بعبارة « الطرفين المتعاقدين » طرفان فى المعاهدة الدولية للطيران المدنى التى أعدت للتوقيع عليها بشيكاغو فى ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤ المشار اليها فيما بعد بلفظ « المعاهدة » .

ولما كان من المرغوب فيه تنظيم المواصلات الجوية الدولية بينهما بطريقة مأمونة ومنسقة والعمل جهد استطاعتهما على انماء التعاون الدولى فى هذا السبيل .

ورغبة فى تنشيط النقل الجوى الدولى بأقل الأجور التى تتفق وقواعد الاقتصاد السليمة كوسيلة لانماء حسن التفاهم والمودة بين الشعبين وتأميناً للفوائد العديدة غير المباشرة لهذا النوع من النقل لصالح البلدين .

ورغبة فى عقد اتفاقية الغرض منها انماء النقل التجارى الجوى المنتظم بين اقليميهما وإلى ما وراءهما .

فقد عينا مندوبيهما الموقعين أدناه لهذا الغرض وقد وافقوا على ما يلى بناء على تفويض من حكومتيهما .

---

(١) تم التصديق عليه بالقانون رقم ١٠٥ لسنة ١٩٤٠ بتاريخ ١٩٥٠/٨/٣ منشور فى الوقائع المصرية رقم ٧٨ فى ١٩٥٠/٨/٧ ثم صدر بمرسوم اصدار مؤرخ ١٩٥٠/١١/٦ وقائع مصرية رقم ١١٠ بتاريخ ١٩٥٠/١١/٢٠ . ولم ينشر فى الوقائع المصرية باللغة الأجنبية . ولكنه نشر بالانجليزية فى مجموعة التشريعات المصرية للطيران النسخة الأفرنجية طبعة سنة ١٩٥٤ وبدأ نفاذه فى ١٩٥٠/٩/٢٠ وسجل فى المنظمة الدولية للطيران تحت رقم ٨٣٨ ثم عدل ملحق الاتفاق فى ٢٢ مايو سنة ١٩٥١ وسجل التعديل برقم ٨٨٨
(ض.ص)

(المادة الأولى)

١ ـ يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحق فى تشغيل الخطوط الجوية المبينة فى الملحق لهذا الاتفاق (وسيطلق عليها فيما يلى « الخطوط الجوية المعينة ») وذلك على الطرق المبينة بالملحق المذكور (التى سيطلق عليها فيما يلى « الطرق الجوية المعينة »).

٢ ـ يمكن البدء فى تشغيل أى من الخطوط الجوية المعينة كله أو جزء منه فوراً أو فى تاريخ لاحق وفقاً لرغبة الطرف المتعاقد الذى منحت له هذه الحقوق وبشرط مراعاة أحكام هذه الاتفاقية .

(المادة الثانية)

١ ـ على كل من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف الآخر كتابة باسم مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوى التى يعينها لتشغيل الخطوط الجوية المعينة طبقاً لهذا الاتفاق .

٢ ـ على الطرف المتعاقد الآخر عند استلامه هذا الاخطار أن يصدر ترخيص التشغيل اللازم للمؤسسات المعينة دون أى تأخير لا مبرر له وذلك مع مراعاة أحكام الفقرة الثالثة من هذه المادة وأحكام المادة الثالثة من هذا الاتفاق .

٣ ـ يجوز لسلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين قبل أن تصدر ترخيص التشغيل لاحدى المؤسسات التى عينها الطرف الآخر أن تطلب من تلك المؤسسات اثبات انه يتوافر فيها الشروط التى تتطلبها القوانين والقواعد واللوائح التى تطبقها عادة هذه السلطات بالنسبة لتشغيل الخطوط الجوية المنتظمة على ألا تكون أحكام هذه القوانين والقواعد واللوائح متعارضة مع أحكام المعاهدة أو أحكام هذا الاتفاق .

٤ — يجوز للمؤسسات التى عينها أحد الطرفين المتعاقدين وأصدر لها الطرف الآخر ترخيص التشغيل أن تبدأ العمل على الخطوط المعينة فى أى وقت بعد استيفاء أحكام الفقرتين الأولى والثانية من هذه المادة .

(المادة الثالثة)

١ — لكل من الطرفين المتعاقدين الحق فى عدم الموافقة على مايعينه الطرف الآخر من مؤسسات النقل الجوى وكذلك فى وقف أو الغاء منح الحقوق المبينة فى المادة الخامسة من هذا الاتفاق لأية موسسة معينة أو فى فرض ما يراه ضرورياً من شروط يجب اتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك فى أية حالة لا يقتنع فيها الطرف الأول بأن جزاءاً هاماً من ملكية هذه المؤسسة وادارتها الفعلية فى يد الطرف الثانى الذى عينها أو فى يد رعاياه .

٢ — لكل من الطرفين المتعاقدين الحق فى وقف التمتع بالحقوق المبينة فى المادة الخامسة من هذا الاتفاق أو فى فرض مايراه ضرورياً من شروط يجب اتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك فى حالة عدم قيام المؤسسة المعينة باتباع القوانين والقواعد واللوائح المعمول بها لدى الطرف الذى منح الحقوق أو فى حالة عدم اتباع المؤسسة لأحكام هذا الاتفاق على أنه لا يجوز لأى من الطرفين المتعاقدين استعمال حقه هذا الا بعد اخطار الطرف المتعاقد الآخر بنيته فى ذلك وبعد أن تفشل المشاورات المباشرة بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين فى الوصول إلى اتفاق خلال ثمانى وعشرين يوماً من تاريخ الاخطار المذكور .

(المادة الرابعة)

١ — تسرى القوانين والقواعد واللوائح المعمول بها لدى أحد الطرفين المتعاقدين وعلى الخصوص ما يتعلق منها بدخول الطائرات التى تعمل

فى الملاحة الجوية الدولية فى اقليمه أو مغادرتها له أو المتعلقة بتشغيل هذه الطائرات أو ملاحتها على طائرات مؤسسات النقل الجوى التابعة للطرف المتعاقد الآخر أثناء وجودها فى ذلك الاقليم .

٢ — تسرى القوانين والقواعد واللوائح المعمول بها لدى أحد الطرفين المتعاقدين وعلى الخصوص ما يتعلق منها بدخول اقليمه أو مغادرة بالنسبة لركاب وطاقم الطائرات والبضائع التى تحملها (كقوانين الدخول والخروج والهجرة وجوازات السفر والجمارك والحجر الصحى ونظم العملة) على طائرات الموسسات التى يعينها الطرف المتعاقد الآخر فى داخل اقليم الطرف المتعاقد الأول .

(المادة الخامسة)

١ — مع مراعاة أحكام المادتين السادسة والسابعة من هذا الاتفاق يمنح كل من الطرفين المتعاقدين للمؤسسات المعينة من الطرف المتعاقد الآخر عند تشغيلها الخطوط الجوية المعينة الحق فى أخذ وانزال ركاب وبضائع وبريد باقليمه سواء كانت قادمة من أو قاصدة إلى اقليم الطرف المتعاقد الآخر أو اقليم أى بلد ثالث .

٢ — إذا قرر أى من الطرفين المتعاقدين استعمال الحق الممنوح له طبقاً للمادة السابعة من المعاهدة فعليه أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر بذلك.

(المادة السادسة)

١ — يجب أن تتاح فرص متكافئة وعادلة للمؤسسات المعينة من جانب كل من الطرفين المتعاقدين فى تشغيلها للطرق الجوية المعينة بين اقليميهما .

٢ — يكون الهدف الرئيسى لقيام الموسسات المعينة بتشغيل خطوطها الجويه هو توفير حمولة بمعامل معقول — تتناسب مع حاجة النقل القائمة والممكن توقعها بطريقة معقولة بين أقليم الدولة التى عينت المؤسسات وبين الجهات التى ينتهى اليها هذا النقل

٣ – يجب أن يراعى عند تشغيل الخطوط الجوية المعينة لكل من من الطرفين المتعاقدين أن تكون مجموع الحمولة التى تنقلها المؤسسات المعينة التابعة للطرفين المتعاقدين متناسبة تناسباً معقولا مع حاجة الجمهور للنقل الجوى .

(المادة السابعة)

يجب ألَّا تسىء المؤسسات المعينة من أى من الطرفين المتعاقدين استعمال الحقوق الممنوحة لها أثناء تشغيلها الخطوط المعينة بحيث تضر بمصالح أية موسسة نقل جوى تابعة للطرف المتعاقد الآخر وتقوم بالنقل على نفس الطريق الجوى أو جزء منه .

(المادة الثامنة)

تعفى من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وغيرها من الرسوم المماثلة التى يفرضها أى الطرفين المتعاقدين فى داخل اقليمه كميات الوقود وزيوت التشحيم التى تدخل هذا الاقليم بمعرفة المؤسسات التى عينها الطرف المتعاقد الآخر أو باسمه وكذلك التى تمون بها طائرات تلك المؤسسات فى اقليمه والتى تبقى فى الطائرة عند مغادرتها آخر مطار فى ذلك الاقليم مع وجوب خضوعها فيما عدا ذلك لأحكام التعليمات الجمركية لدى الطرف الأول .

هذا علاوة على الاعفاءات المنصوص عليها فى المادة ٢٤ من المعاهدة

(المادة التاسعة)

١ – على كل من الطرفين المتعاقدين أن يلزم مؤسساته المعينة بأن تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر مقدماً وفى أبدر وقت ممكن بالبيانات المتعلقة بجداول مواعيد السفر وتعريفة الأجور وكافة المعلومات الأخرى الخاصة بتشغيل الخطوط الجوية المعينة وكذلك كل ما يطرأ عليها من تعديل .

٢ ـ على كل من الطرفين المتعاقدين أن يلزم موسساته المعينة بأن تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر بالاحصاءات المتعلقة بحركة النقل الفعلى على خطوطها الجوية المعينة إلى ومن وعبر اقليم هذا الطرف المتعاقد الآخر مبيناً بها بداية ونهاية النقل .

(المادة العاشرة)

عندما تدعو الحاجة الاقتصادية الى استعمال طائرات مختلفة الحمولة فى المراحل المختلفة لطريق من الطرق الجوية المعينة ويتم تغيير طائرة بأخرى فى اقليم أحد الطرفين المتعاقدين يجب ألا ينطوى هذا التغيير على اخلال بالأحكام الواردة فى هذا الاتفاق بصدد النقل والحمولة . وفى هذه الأحوال يجب أن ينسق اتصال الطائرتين ويجب أن تنتظر الطائرة الثانية وصول الطائرة الأولى إلا اذا حالت دون ذلك ضرورات فنية.

(المادة الحادية عشر)

١ ـ تحدد أجور النقل على أساس معقول مع مراعاة جميع عوامل التقدير وعلى الخصوص اقتصاديات التشغيل والربح المعقول ومميزات كل خط (السرعة ومستوى الراحة) ومع مراعاة الأجور المعمول بها لدى الموسسات الجوية الأخرى التى تعمل على الطريق المعين أو على جزء منه .

٢ ـ تحدد الأجور على الخطوط الجوية المعينة التى تسيرها المؤسسات المعينة طبقاً لهذا الاتفاق فيما يتعلق بالنقل بين اقليمى الطرفين المتعاقدين أو بين اقليم أحد الطرفين المتعاقدين واقليم أى بلد ثالث على الوجه التالى :

(ا) وفقاً لقرارات أى هيئة دولية لمؤسسات النقل الجوى تكون المؤسسات المعينة طبقاً لهذا الاتفاق أعضاء بها وبشرط أن يقبلها كل من الطرفين المتعاقدين .

(ب) اذا لم تكن احدى المؤسسات المعينة من أى من الطرفين المتعاقدين عضواً فى مثل تلك المنظمة وكذلك اذا لم تكن هناك قرارات مما نوه عنه فى الفقرة (٢ أ) السابقة تحدد الأجور بالأتفاق بين المؤسسات المعينة من الطرفين المتعاقدين . على أنه فى الحالات التى لاتعين فيها أحدى الدول المتعاقدة موسسة للنقل الجوى للعمل على أحد الطرق الجوية المعينة ولم تحدد الأجور على هذا الطريق وفقاً للفقرة (٢ أ) فان لمؤسسات النقل الجوى المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر للقيام بالعمل على هذا الطريق أن تحدد الأسعار التى تتقاضاها .

٣ — يجب أن تعرض الأجور التى تحدد على هذا النحو على سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين للموافقة عليها . على أن تكون نافذة بعد مضى ثلاثين يوما من ابلاغها لسلطات الطيران المذكورة إلا اذا أعلنت احدى تلك السلطات عدم موافقتها عليها قبل ذلك .

٤ — فى حالة عدم تحديد الأجور وفقاً للفقرة(٢) من هذه المادة أو فى حالة عدم موافقة احدى سلطات الطيران على الأجور التى حددت طبقاً للفقرة (٢) المذكورة فعلى الطرفين المتعاقدين بذل كل مجهود للوصول الى اتفاق بينهما على تحديدها كما يجب أن يتخذ مايلزم من الاجراءات لتنفيذ ما اتفقا عليه . أما اذا تعذر ذلك فيعالج الخلاف طبقاً للمادة ١٦ من هذا الاتفاق .

وحتى يحل هذا الخلاف أما بالمفاوضات المباشرة أو حسب ما يقرر وفقاً للمادة ١٦ من هذا الاتفاق . فان الأجور المعمول بها تظل سارية المفعول وعند عدم وجود أصل لهذه الأجور فيمكن للمؤسسات المعينة فرض أجور معقولة .

(المادة الثانية عشر)

يسجل هذا الاتفاق لدى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى المشكل بمقتضى المعاهدة .

(المادة الثالثة عشر)

تحقيقا للتعاون الوثيق بين الطرفين المتعاقدين تقوم سلطات الطيران لديهما بالتشاور عند طلب أى من تلك السلطات لغرض ضمان اتباع وتنفيذ القواعد والشروط المنصوص عنها فى هذا الاتفاق كما يتبادلان المعلومات اللازمة لهذا الغرض .

(المادة الرابعة عشر)

اذا أصبحت معاهدة متعددة الأطراف بشأن النقل الجوى الدولى المنتظم سارية المفعول بالنسبة لكل من الطرفين المتعاقدين فيعدل هذا الاتفاق بما يتفق مع أحكام المعاهدة المذكورة .

(المادة الخامسة عشر)

اذا رغب أى الطرفين المتعاقدين فى تعديل الأحكام الواردة فى الملحق المرافق لهذا الاتفاق فله أن يطلب الدخول فى مشاورات مباشرة بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين وفى هذه الحالة يجب أن تبدأ هذه المشاورات فى خلال ستين يوما من تاريخ الطلب وما تتفق عليه هذه السلطات من تعديلات يبدأ العمل بها بعد تأييدها بمذكرات متبادلة بالطريق الدبلوماسى .

(المادة السادسة عشر)

مع عدم الاخلال بأحكام المادة السابعة عشر من هذا الاتفاق .

١ ـ اذا نشأ أى خلاف بين الطرفين المتعاقدين على تفسير أو تطبيق هذا الاتفاق فعليهما أولا أن يعملا جهدهما للوصول الى فض هذا الخلاف عن طريق المفاوضات المباشرة بينهما .

٢ ـ واذا تعذر على الطرفين المتعاقدين الوصول الى حل الخلاف بالمفاوضات المباشرة خلال تسعين يوما .

(ا) يجوز للطرفين المتعاقدين احالة موضوع الخلاف الى هيئة تحكيم أو أى شخص أو هيئة يتفقان عليها للفصل فيه .

(ب) واذا لم يتفق الطرفان المتعاقدان على التحكيم أو اذا اتفقا على التحكيم ولم يتفقا على اختيار المحكمين خلال ثلاثين يوما فلكل منهما أن يطلب الى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى أن يفصل فى موضوع الخلاف.

٣ ـ يتعهد الطرفان المتعاقدان بتنفيذ القرارات التى تصدر وفقاً للفقرة (٢) من هذه المادة .

٤ ـ اذا لم ينفذ أحد الطرفين المتعاقدين أو أية مؤسسة معينة الحكم الصادر طبقاً للفقرة الثانية من هذه المادة . فللطرف الآخر أن يحد أو يوقف أو يلغى الحقوق التى منحها ـ بمقتضى هذا الاتفاق ـ للطرف المتعاقد الآخر المقصر أو المؤسسات المعينة من قبل هذا الطرف .

(المادة السابعة عشر)

لأى من الطرفين المتعاقدين أن يعلن الطرف المتعاقد الآخر برغبته فى إنهاء هذا الاتفاق فى أى وقت يشاء على أن يبلغ هذا الاعلان فى نفس الوقت الى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى .

وينتهى العمل بهذا الاتفاق بعد مرور ١٢ شهراً من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للاعلان إلا اذا كان الاعلان بالانهاء قد سحب الاتفاق بين الطرفين المتعاقدين قبل انتهاء هذه المدة . واذا لم يقر الطرف المتعاقد الآخر باستلامه للاعلان فيعتبر قد تسلمه بعد مضى أربعة عشر يوما من تاريخ استلام مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى لهذا الاعلان .

(المادة الثامنة عشر)

١ — فيما يتعلق بتطبيق هذا الاتفاق يقصد بعبارة « سلطات الطيران » بالنسبة للحكومة المصرية مدير عام مصلحة الطيران المدنى فى الوقت الحالى أو أى شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بوظائفه الحالية أو بوظائف مماثلة لها . وبالنسبة للحكومة الهولاندية مدير عام مصلحة الطيران المدنى فى الوقت الحالى أو أى شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بوظائفه الحالية أو بوظائف مماثلة لها .

٢ — يقصد بعبارة « الموسسات المعينة » شركات النقل الجوى التى تعينها سلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين للعمل على الخطوط الجوية المعينة والتى أخطرت عنها كتابة سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر .

٣ — يعتبر الملحق المرافق لهذا الاتفاق جزءاً منه وكل اشارة الى الاتفاق تعنى أيضا الاشارة الى الملحق إلا اذا نص صراحة على غير هذا .

(المادة التاسعة عشر)

يسرى مفعول هذا الاتفاق بمجرد قيام الحكومة المصرية باخطار الحكومة الهولاندية بأتمام التصديق عليه .

يشهد المندوبان الموقعان أدناه بتفويض من حكومتيهما بأنهما وقعا على هذا الاتفاق وختما عليه .

حرر بالقاهرة فى ٨ من شهر ديسمبر سنة ١٩٤٩ باللغات العربية والهولندية والانجليزية ولكل من هذا النصوص حجة واحدة .

الملحق (١)

١ – يرخص للمؤسسات التى تعينها الحكومة المصرية لتشغيل الخطوط المعينة بالهبوط لأغراض تجارية فى الأراضى الهولاندية وما ورائها ذهابا وإيابا على الطرق الجوية الموضحة فى هذه الفقرة .

(ا) الطرق التى تنتهى فى الأراضى الهولاندية .

(١) فقط فى مصر – أثينا – نابولى أو روما – ميونخ – امستردام.

(٢) فقط فى مصر – أثينا – نابولى أو روما – فينا – فرنكفورت امستردام .

(ب) الطرق التى تعبر الأراضى الهولاندية :

(١) فقط فى مصر – أثينا – نابولى أو روما – زورخ أو جينيف فرانكفورت – امستردام – كوبنهاجن – استكهلم .

(٢) فقط فى مصر – أثينا – نابولى أو روما أو ميلان – نيس أو مرسيليا أو باريس – امستردام – كوبنهاجن والى نقط فيما ورائها .

٢ – يرخص للمؤسسات التى تعينها الحكومة الهولاندية لتشغيل الخطوط الجوية المعينة على الطرق الجوية المبينة فيما يلى ذهابا وإيابا

وكذلك بالهبوط فى الأراضى المصرية لأغراض تجارية فى النقط الموضحة فى هذه الفقرة .

(ا) الطرق التى تنتهى فى الأراضى المصرية :

١ — هولندا — فرنسا (نيس أو مرسيليا) أو المانيا (ميونخ أو فرانكفورت) — ايطاليا (روما) — ويحتمل اليونان (اثينا) الى مصر (القاهرة) .

(ب) الطرق التى تعبر الأراضى المصرية :

١ — هولندا عن طريق مصر الى الشرق الأقصى .

(ا) الرحلة الأولى الى القاهرة :

امستردام — جنيف أو زيورخ — القاهرة .

امستردام — فرانكفورت — أو ميونخ — القاهرة .

امستردام — روما — القاهرة .

امستردام — القاهرة .

(ب) الرحلة الثانية للأربع طرق المذكورة فى (ب) ١ (ا) يمكنها أن تتجه بعد القاهرة إلى أى من :

القاهرة — بصرة — كراتشى والى نقط فيما ورائها .

أو القاهرة — بغداد و/ أو عبدان و/ أو الظهران — كراتشى والى نقط فيما ورائها .

٢ — هولاندا — مصر (القاهرة) — عدن — سيلان — والى نقط فيما ورائها .

الملحق (ب)

اذا لم يكن للمؤسسات التى عينها أحد الطرفين المتعاقدين فى اقليم الطرف الآخر مكاتب خاصة بها تؤدى بواسطة موظفيها الخدمات الخاصة بالحركة فلهذه المؤسسات حرية اختيار منشأة تسند اليها القيام بتلك الخدمات وتحمل — كلما أمكن ذلك — جنسية الطرف المتعاقد الآخر الا اذا لم توافق سلطات الطيران التابعة للطرف الآخر على هذا الاختيار .

قانون رقم ٤٥ لسنة ١٩٥١

بالموافقة على اتفاق النقل الجوى المنتظم بين مصر والسويد

الموقع بالقاهرة فى ١٢ ديسمبر سنة ١٩٤٩

نحن . . .

قرر مجلس الشيوخ ومجلس النواب القانون الآتى نصه وقد صدقنا عليه وأصدرناه :

مادة وحيدة : ووفق على اتفاق النقل الجوى المنتظم بين مصر والسويد الموقع بالقاهرة فى ١٢ ديسمبر سنة ١٩٤٩ والملحق نصه بهذا القانون .

نأمر بأن يبصم هذا القانون بخاتم الدولة ، وأن ينشر فى الجريدة الرسمية وينفذ كقانون من قوانين الدولة .

صدر بقصر القبه فى ٧ جمادى الثانية سنة ١٣٧٠ (١٥ مارس سنة ١٩٥١)

مرسوم باصدار
إتفاق النقل الجوى المنتظم بين مصر والسويد
الموقع بالقاهرة فى ١٢ ديسمبر سنة ١٩٤٩

نحن . . .

بعد الاطلاع على القانون رقم ٤٥ سنة ١٩٥١ بالموافقة على اتفاق النقل الجوى المنتظم بين مصر والسويد الموقع بالقاهرة فى ١٢ ديسمبر سنة ١٩٤٩ ،

وبناء على ما عرضه علينا وزير الخارجية وموافقة رأى مجلس الوزراء .

رسمنا بما هو آت :

مادة ١ — يعمل اعتباراً من أول ابريل سنة ١٩٥١ باتفاق النقل الجوى المنتظم بين مصر والسويد الموقع بالقاهرة فى ١٢ ديسمبر ١٩٤٩ وملحق بهذا المرسوم نص الاتفاق .

مادة ٢ — على وزرائنا ، تنفيذ هذا المرسوم ، كل فيما يخصه .

صدر بقصر القبه فى ٢٧ رجب سنة ١٣٧٠ (٣ مايو سنة ١٩٥١)

الوقائع المصرية العدد ٤٥ بتاريخ ٢١ مايو سنة ١٩٥١

٣ – اتفـاق

بشأن النقل الجوى المنتظم بين مصر والسويد[١]

(وقع فى ١٢ ديسمبر سنة ١٩٤٩)

بما أن الحكومة المصرية والحكومة السويدية المشار اليهما فيما بعد بعبارة «الطرفين المتعاقدين» طرفان فى المعاهدة الدولية للطيران المدنى التى أعدت للتوقيع عليها بشيكاغو فى ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤ المشار اليها فيما بعد بلفظ «المعاهدة».

ولما كان من المرغوب فيه تنظيم المواصلات الجوية الدولية بينهما بطريقة مأمونة ومنسقة والعمل جهد استطاعتهما على انماء التعاون الدولى فى هذا السبيل.

ورغبة فى تنشيط النقل الجوى الدولى بأقل الأجور التى تتفق وقواعد الاقتصاد السليمة كوسيلة لانماء حسن التفاهم والمودة بين الشعبين وتأميناً للفوائد العديدة غير المباشرة لهذا النوع من النقل لصالح البلدين.

ورغبة فى عقد اتفاقية الغرض منها انماء النقل التجارى الجوى المنتظم بين اقليميهما والى ما وراءهما.

---

(١) تم التصديق عليه بالقانون رقم ٤٥ لسنة ١٩٥١ بتاريخ ١٥ مارس سنة ١٩٥١ منشور فى الوقائع المصرية رقم ٢٥ فى ١٩٥١/٣/١٩ . ثم صدر بمرسوم إصدار مؤرخ ١٩٥١/٥/٣ وقائع مصرية رقم ٤٥ فى ١٩٥١/٥/٢١ ومنشور فى الوقائع المصرية باللغة الانجليزية — ارجع أيضا الى مجموعة التشريعات المصرية للطيران النسخة الأفرنجية طبعة سنة ١٩٥٤ . ثم بدأ نفاذه فى ١٩٥١/٤/١ وسجل بالمنظمة الدولية للطيران تحت رقم ٨٢١ ثم عدل ملحقه فى ١٩٥٢/٧/١٥ (ض . ص)

فقد عينا مندوبيهما الموقعين أدناه لهذا الغرض وقد وافقوا على مايلى بناء على تفويض من حكومتيهما .

(المادة الأولى)

١ـ يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحق فى تشغيل الخطوط الجوية المبينة فى الملحق لهذا الاتفاق (وسيطلق عليها فيما يلى « الخطوط الجوية المعينة ») وذلك على الطرق المبينة بالملحق المذكور (التى سيطلق عليها فيما يلى « الطرق الجوية المعينة ») .

٢ ـ يمكن البدء فى تشغيل أى من الخطوط الجوية المعينة كله أو جزء منه فوراً أو فى تاريخ لاحق وفقاً لرغبة الطرف المتعاقد الذى منحت له هذه الحقوق وبشرط مراعاة أحكام هذه الاتفاقية .

(المادة الثامنة)

١ ـ على كل من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف الآخر كتابة باسم مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوى التى يعينها لتشغيل الخطوط الجوية المعينة طبقاً لهذا الاتفاق .

٢ ـ على الطرف المتعاقد الآخر عند استلامه هذا الاخطار أن يصدر ترخيص التشغيل اللازم للموسسات المعينة دون أى تأخير لا مبرر له وذلك مع مراعاة أحكام الفقرة الثالثة من هذه المادة وأحكام المادة الثالثة من هذا الاتفاق .

٣ ـ يجوز لسلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين قبل أن تصدر ترخيص التشغيل لاحدى المؤسسات التى عينها الطرف الآخر أن تطلب من تلك المؤسسات اثبات أنه يتوافر فيها الشروط التى تتطلبها القوانين والقواعد واللوائح التى تطبقها عادة هذه السلطات بالنسبة لتشغيل الخطوط

الجوية المنتظمة على ألا تكون أحكام هذه القوانين والقواعد واللوائح متعارضة مع أحكام المعاهدة أو أحكام هذا الاتفاق .

٤ — يجوز للمؤسسات التى عينها أحد الطرفين المتعاقدين وأصدر لها الطرف الآخر ترخيص التشغيل أن تبدأ العمل على الخطوط المعينة فى أى وقت بعد استيفاء أحكام الفقرتين الأولى والثانية من هذه المادة .

(المادة الثالثة)

١ — لكل من الطرفين المتعاقدين الحق فى عدم الموافقة على ما يعينه الطرف الآخر من مؤسسات النقل الجوى وكذلك فى وقف أو الغاء منح الحقوق المبينة فى المادة الخامسة من هذا الاتفاق لأية مؤسسة معينة أو فى غرض ما يراه ضروريا من شروط يجب اتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك فى أية حالة لا يقتنع فيها الطرف الأول بأن جزءاً هاماً من ملكية هذه المؤسسة وادارتها الفعلية فى يد الطرف الثانى الذى عينها أو فى يد رعاياه .

٢ — لكل من الطرفين المتعاقدين الحق فى وقف التمتع بالحقوق المبينة فى المادة الخامسة من هذا الاتفاق أو فى فرض ما يراه ضرورياً من شروط يجب اتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك فى حالة عدم قيام المؤسسة المعينة باتباع القوانين والقواعد واللوائح المعمول بها لدى الطرف الذى منح الحقوق أو فى حالة عدم اتباع المؤسسة لأحكام هذا الاتفاق .

على أنه لا يجوز لأى من الطرفين المتعاقدين استعمال حقه هذا إلا بعد اخطار الطرف المتعاقد الآخر بنيته فى ذلك وبعد أن تفشل المشاورات المباشرة بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين فى الوصول إلى اتفاق خلال ثمانى وعشرين يوماً من تاريخ الاخطار المذكور .

(المادة الرابعة)

١ – تسرى القوانين والقواعد واللوائح المعمول بها لدى أحد الطرفين المتعاقدين وعلى الخصوص ما يتعلق منها بدخول الطائرات التى تعمل فى الملاحة الجوية الدولية فى اقليمه أو مغادرتها له أو المتعلقة بتشغيل هذه الطائرات أو ملاحتها على طائرات مؤسسات النقل الجوى التابعة للطرف المتعاقد الآخر أثناء وجودها فى ذلك الاقليم .

٢ – تسرى القوانين والقواعد واللوائح المعمول بها لدى أحد الطرفين المتعاقدين وعلى الخصوص ما يتعلق منها بدخول اقليمه أو مغادرته بالنسبة لركاب وطاقم الطائرات والبضائع التى تحملها (كقوانين الدخول والخروج والهجرة وجوازات السفر والجمارك والحجر الصحى ونظم العملة) على طائرات المؤسسات التى يعينها الطرف المتعاقد الآخر فى داخل اقليم الطرف المتعاقد الأول .

(المادة الخامسة)

١ – مع مراعاة أحكام المادتين السادسة والسابعة من هذا الاتفاق يمنح كل من الطرفين المتعاقدين للمؤسسات المعينة من الطرف المتعاقد الآخر عند تشغيلها الخطوط الجوية المعينة الحق فى أخذ وانزال ركاب وبضائع وبريد باقليمه سواء كانت قادمة من أو قاصدة إلى اقليم الطرف المتعاقد الآخر أو اقليم أى بلد ثالث .

٢ – لا يخول الحق الممنوح للمؤسسات المعينة من أحد الطرفين المتعاقدين – طبقاً للفقرة الأولى من هذه المادة – الحق فى نقل ركاب أو بضائع أو بريد بأجر من نقطة واقعة فى اقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة أخرى فى نفس هذا الاقليم مهما كان مصدر هذا النقل أو مقصده النهائى .

٣ – يقرر الطرفان المتعاقدان أنه طالما كانا من أطراف الاتفاق الخاص بمرور الخطوط الجوية الدولية المنتظمة فان كلا منهما يعطى للآخر بمقتضى الاتفاق المذكور الحقين الآتيين :

(ا) الطيران عبر اقليمه بدون هبوط .

(ب) الهبوط فى أقليمه لأغراض غير تجارية .

(المادة السادسة)

١ – يجب أن تتاح فرص متكافئة وعادلة للمؤسسات المعينة من جانب كل من الطرفين المتعاقدين فى تشغيلها الطرق الجوية المعينة بين اقليميهما.

٢ – يجب أن يراعى أن الهدف الرئيسى لقيام المؤسسات المعينة بتشغيل خطوطها الجوية هو توفير حمولة بمعامل معقول تتناسب مع حاجة النقل الحالية والممكن توقعها بطريقة مقبولة بين اقليم الدولة التابعة لها المؤسسات المعينة وبين الجهة التى ينتهى اليها هذا النقل .

٣ – يجب أن يراعى عند تشغيل الخطوط الجوية المعينة لكل من الطرفين المتعاقدين أن تكون مجموع الحمولة التى تنقلها المؤسسات المعينة التابعة للطرفين المتعاقدين متناسبة تناسباً معقولا مع حاجة الجمهور للنقل الجوى .

(المادة السابعة)

يجب ألا تسيىء المؤسسات المعينة من أى من الطرفين المتعاقدين استعمال الحقوق الممنوحة لها أثناء تشغيلها الخطوط معينة بحيث تضر بمصالح أية مؤسسة نقل جوى تابعة للطرف المتعاقد الآخر وتقوم النقل على نفس الطريق الجوى أو جزء منه .

(المادة الثامنة)

تعفى من الرسوم الجمركية رسوم التفتيش وغيرها من الرسوم المماثلة التى يفرضها أى الطرفين المتعاقدين فى داخل اقليمه كميات الوقود وزيوت التشحيم التى تدخل هذا الأقليم بمعرفة المؤسسات التى عينها الطرف المتعاقد الآخر أو باسمه وكذلك التى تمون بها طائرات تلك المؤسسات فى اقليمه والتى تبقى فى الطائرة عند مغادرتها آخر مطار فى ذلك الاقليم مع وجوب خضوعها فيما عدا ذلك لاحكام التعليمات الجمركية المتبعة لدى الطرف الأول .

هذا علاوة على الاعفاءات المنصوص عليها فى المادة ٢٤ من المعاهدة .

(المادة التاسعة)

١ — على كل من الطرفين المتعاقدين أن يلزم مؤسساته المعينة بأن تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر مقدماً وفى أقرب وقت ممكن بالبيانات المتعلقة بجداول مواعيد والسفر وتعريفة الأجور وكافة المعلومات الأخرى الخاصة بتشغيل الخطوط الجوية المعينة وكذلك كل ما يطرأ عليها من تعديل .

٢ — على كل من الطرفين المتعاقدين أن يلزم مؤسساته المعينة بأن تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر بالاحصاءات المتعلقة بحركة النقل الفعلى على خطوطها الجوية المعينة إلى ومن وعبر اقليم هذا الطرف المتعاقد الآخر مبيناً بها بداية ونهاية النقل .

(المادة العاشرة)

عند ما تدعو الحاجة الاقتصادية إلى استعمال طائرات مختلفة الحمولة فى المراحل المختلفة لطريق من الطرق الجوية المعينة ويتم تغيير طائرة بأخرى

فى اقليم احد الطرفين المتعاقدين يجب ألا ينطوى هذا التغيير على اخلال بالأحكام الواردة فى هذا الاتفاق بعدد النقل والحمولة . وفى هذه الأحوال يجب أن ينسق اتصال الطائرتين ويجب أن تنتظر الطائرة الثانية وصول الطائرة الأولى إلا إذا حالت دون ذلك ضرورات فنية .

(المادة الحادية عشر)

١ ـ تحدد أجور النقل على أساس معقول مع مراعاة جميع عوامل التقدير وعلى الخصوص اقتصاديات التشغيل والربح المعقول، ومميزات كل خط (السرعة ومستوى الراحة) ومع مراعاة الأجور المعمول بها لدى المؤسسات الجوية الأخرى التى تعمل على الطريق المعين أو على جزء منه.

٢ ـ تحدد الأجور على الخطوط الجوية المعينة التى تسيرها المؤسسات المعينة طبقاً لهذا الاتفاق فيما يتعلق بالنقل بين اقليمى الطرفين المتعاقدين أو بين اقليم أحد الطرفين المتعاقدين واقليم أى بلد ثالث على الوجه التالى :

(ا) وفقاً لقرارات أى هيئة دولية لمؤسسات النقل الجوى تكون الموسسات المعينة طبقاً لهذا الاتفاق أعضاء بها وبشرط أن يقبلها كل من الطرفين المتعاقدين .

(ب) إذا لم تكن إحدى المؤسسات المعينة من أى من الطرفين المتعاقدين عضواً فى مثل تلك المنظمة وكذلك إذا لم تكن هناك قرارات مما نوه عنه فى الفقرة (٢ ا) السابقة تحدد الاجور بالاتفاق بين المؤسسات المعينة من الطرفين المتعاقدين . على أنه فى الحالات التى لا تعين فيها احدى الدول المتعاقدة مؤسسة للنقل الجوى للعمل على أحد الطرق الجوية المعينة ولم تحدد الأجور على هذا الطريق وفقاً للفقرة (٢ أ) فان لمؤسسات النقل الجوى المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر للقيام بالعمل على هذا الطريق أن تحدد الأسعار التى تتقاضاها .

٣ - يجب أن تعرض الأجور التى تحدد على هذا النحو على سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين للموافقة عليها . على أن تكون نافذة بعد مضى ثلاثين يوماً من ابلاغها لسلطات الطيران المذكورة إلا إذا أعلنت أحدى تلك السلطات عدم موافقتها عليها قبل ذلك .

٤ - فى حالة عدم تحديد الأجور وفقاً للفقرة ٢ من هذه المادة أو فى حالة عدم موافقة احدى سلطات الطيران على الأجور التى حددت طبقاً للفقرة ٢ المذكورة فعلى الطرفين المتعاقدين بذل كل مجهود للوصول إلى اتفاق بينهما على تحديدها كما يجب أن يتخذ مايلزم من الاجراءات لتنفيذ ما اتفقا عليه . أما إذا تعذر ذلك فيعالج الخلاف طبقاً للمادة ١٦ من هذا الاتفاق .

وحتى يحل هذا الخلاف اما بالمفاوضات المباشرة أو حسب ما يتقرر وفقاً للمادة ١٦ من هذا الاتفاق . فان الأجور المعمول بها تظل سارية المفعول وعند عدم وجود أصل لهذه الأجور فيمكن للمؤسسات المعينة فرض أجور معقولة .

يسجل هذا الاتفاق لدى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى المشكل بمقتضى المعاهدة .

(المادة الثالثة عشر)

تحقيقاً للتعاون الوثيق بين الطرفين المتعاقدين تقوم سلطات الطيران لديهما بالتشاور عند طلب أى من تلك السلطات لغرض ضمان اتباع وتنفيذ القواعد والشروط المنصوص عنها فى هذا الاتفاق كما يتبادلان المعلومات اللازمة لهذا الغرض .

(المادة الرابعة عشر)

إذا أصبحت معاهدة متعددة الأطراف بشأن النقل الجوى الدولى المنتظم سارية المفعول بالنسبة لكل من الطرفين المتعاقدين فيعدل هذا الاتفاق بما يتفق مع أحكام المعاهدة المذكورة .

(المادة الخامسة عشر)

إذا رغب أى الطرفين المتعاقدين فى تعديل الأحكام الواردة فى الملحق المرافق لهذا الاتفاق فله أن يطلب الدخول فى مشاورات مباشرة بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين وفى هذه الحالة يجب أن تبدأ هذه المشاورات فى خلال ستين يوماً من تاريخ الطلب وما تتفق عليه هذه السلطات من تعديلات يبدأ العمل بها بعد تأييدها بمذكرات متبادلة بالطريق الدبلوماسى .

(المادة السادسة عشر)

مع عدم الاخلال بأحكام المادة السابعة عشر من هذا الاتفاق .

١ — إذا نشأ أى خلاف بين الطرفين المتعاقدين على تفسير أو تطبيق هذا الاتفاق فعليهما أولا أن يعملا جهدهما للوصول إلى فض هذا الخلاف عن طريق المفاوضات المباشرة بينهما .

إذا تعذر على الطرفين المتعاقدين الوصول الى حل للخلاف بالمفاوضات المباشرة خلال تسعين يوماً .

(ا) يجوز للطرفين المتعاقدين احالة موضوع الخلاف إلى هيئة تحكيم أو أى شخص أو هيئة يتفقان عليها للفصل فيه .

(ب) وإذا لم يتفق الطرفان المتعاقدان على التحكيم أو إذا اتفقا على التحكيم ولم يتفقا على اختيار المحكمين خلال ثلاثين يوماً فلكل منهما أن يطلب إلى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى أن يفصل فى موضوع الخلاف .

٣ ـ يتعهد الطرفان المتعاقدان بتنفيذ القرارات التى تصدر وفقاً للفقرة ٢ من هذه المادة .

٤ ـ إذا لم ينفذ أحد الطرفين المتعاقدين أو أية مؤسسة معينة الحكم الصادر طبقا للفقرة الثانية من هذه المادة . فللطرف الآخر أن يحد أو يوقف أو يلغى الحقوق التى منحها ـ بمقتضى هذا الاتفاق ـ للطرف المتعاقد الآخر المقصر أو للمؤسسات المعينة من قبل هذا الطرف .

(المادة السابعة عشر)

لأى من الطرفين المتعاقدين أن يعلن للطرف المتعاقدالآخر برغبته فى انهاء هذا الاتفاق فى أى وقت على أن يبلغ هذا الاعلان فى نفس الوقت إلى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى .

وينتهى العمل بهذا الاتفاق بعد مرور ١٢ شهراً من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للاعلان إلا إذا كان الاعلان بالانهاء قد سحب بالاتفاق بين الطرفين المتعاقدين قبل انهاء هذه المدة . وإذا لم يقر الطرف المتعاقد الآخر باستلامه للاعلان فيعتبر قد تسلمه بعد مضى أربعة عشر يوماً من تاريخ استلام مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى لهذا الاعلان .

(المادة الثامنة عشر)

١ — فيما يتعلق بتطبيق هذا الاتفاق يقصد بعبارة «سلطات الطيران» بالنسبة للحكومة المصرية مدير عام مصلحة الطيران المدنى فى الوقت الحالى أو أى شخص أوهيئة يعهد اليها القيام بوظائفه الحالية أوبو ظائف مماثلة لها . وبالنسبة للحكومة السويدية المجلس الملكى للطيران المدنى — استوكهلم — أو أى شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بوظائفه الحالية أو بوظائف مماثلة لها .

٢ — يقصد بعبارة « المؤسسات المعينة » شركات النقل الجوى التى تعينها سلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين للعمل على الخطوط الجوية المعينة والتى اخطرت عنها كتابة سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر.

٣ — يعتبر الملحق المرافق لهذا الاتفاق جزءا منه وكل اشارة إلى الاتفاق تعنى أيضا الاشارة إلى الملحق الا اذا نص صراحة على غير هذا .

(المادة التاسعة عشر)

يسرى مفعول هذا الاتفاق بمجرد قيام الحكومة المصرية باخطار الحكومة السويدية باتمام التصديق عليه .

ويشهد المندوبان الموقعان أدناه بتفويض من حكومتيهما بأنهماوقعا على هذا الاتفاق وختما عليه .

حرر بالقاهرة فى ١٩٤٩/١٢/١٢ باللغات العربية والسويدية والانجليزية ولكل من هذه النصوص حجية واحدة .

ملحق (١)

١ – يرخص للمؤسسات التى تعينها الحكومة المصرية لتشغيل خطوط جوية على الطرق الجوية المبينة فيما يلى ذهابا وايابا وكذلك الهبوط فى السويد لأغراض تجارية فى النقط الموضحة فى هذه الفقرة .

(ا) الطرق التى تنتهى فى الأراضى السويدية :

القاهرة – روما – ميلان – زيوريخ – فرانكفورت – امستردام – كوبنهاجن – ستوكهولم .

(ب) الطرق التى تعبر الأراضى السويدية :

تحدد فيما بعد .

٢ – يرخص للمؤسسات التى تعينها الحكومة السويدية لتشغيل خطوط جوية على الطرق الجوية المبينة فيما يلى ذهابا وايابا وكذلك الهبوط فى مصر لأغراض تجارية فى النقط الموضحة فى هذه الفقرة .

(ا) الطرق التى تنتهى فى الأراضى المصرية :

ستوكهولم – كوبنهاجن – امستردام و/أوفرانكفورت و/أوميونخ – جنيف و/أو زيوريخ – ميلان و/أوروما و/أو أثينا – القاهرة .

(ب) الطرق التى تعبر الأراضى المصرية :

(١) استوكهلم – كوبنهاجن – امستردام – زيوريخ – روما – أثينا – القاهرة – الخرطوم – نايروبى – جوهانسبرج و/أوكيب تاون .

(٢) ستوكهولم – كوبنهاجن – فرانكفورت – جنيف – روما – القاهرة – كراتشى – كلكوتا – بانج جوك .

ملحق (ب)

إذا لم يكن للمؤسسات التى عينها أحد الطرفين المتعاقدين فى اقليم الطرف الآخر مكاتب خاصة بها تؤدى بواسطة موظفيها الخدمات الخاصة بالحركة فلهذه المؤسسات حرية اختيار منشأة تسند اليها القيام بتلك الخدمات بشرط أن تكون معتمدة من سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر وتحمل — كلما أمكن هذا — جنسية تلك السلطات .

قانون رقم ١٠٣ لسنة ١٩٥٠

بالموافقة على اتفاق النقل الجوى المنتظم بين مصر والنرويج

الموقع فى ١١ مارس سنة ١٩٥٠

نحن . . .

قرر مجلس الشيوخ ومجلس النواب القانون الآتى نصه ، وقد صدقنا عليه وأصدرناه :

مادة وحيدة — ووفق على اتفاق النقل الجوى المنتظم بين مصر والنرويج الموقع فى ١١ مارس سنة ١٩٥٠ والملحق نصه بهذا القانون .

نأمر بأن يبصم هذا القانون بخاتم الدولة وأن ينشر فى الجريدة الرسمية وينفذ كقانون من قوانين الدولة .

صدر بقصر رأس التين فى ١٨ شوال سنة ١٣٦٩ (٢ أغسطس سنة ١٩٥٠)

---

٤ — اتفاق

بشأن النقل الجوى المنتظم بين مصر والنورويج(١)

(وقع فى ١١ مارس سنة ١٩٥٠)

بما أن الحكومة المصرية والحكومة النرويجية المشار اليهما فيما بعد بعبارة « الطرفين المتعاقدين » طرفان فى معاهدة الطيران المدنى الدولى الموقعة بشيكاغو فى ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤ المشار اليها فيما بعد بلفظ « المعاهدة » .

ولما كان من المرغوب فيه تنظيم المواصلات الجوية الدولية بطريقة مأمونة ومنسقة والعمل جهد استطاعتهما على انماء التعاون الدولى فى هذا السبيل

ورغبة فى تنشيط النقل الجوى الدولى بأقل الأجور التى تتفق وقواعد الاقتصاد السليمة كوسيلة لإنماء حسن التفاهم والمودة بين الشعبين وتأمينا للفوائد العديدة غير المباشرة لهذا النوع من النقل لصالح البلدين .

ورغبة فى عقد اتفاق يهدف الى ترقية النقل التجارى الجوى المنتظم بين اقليمهما والى ما ورائهما .

فقد عينا مندوبيهما المفوضين الموقعين أدناه لهذا الغرض والذين وافقوا بناء على تفويض من حكومتيهما على ما يأتى :

(المادة الأولى)

١ — يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحق فى تشغيل الخطوط الجوية المبينة فى الملحق لهذا الاتفاق (والتى سيطلق

(١) تم التصديق عليه بالقانون رقم ١٠٣ لسنة ١٩٥٠ فى ١٩٥٠/٨/٢ منشور فى الوقائع المصرية رقم ٧٨ فى ١٩٥٠/٨/٧ ثم صدر بمرسوم إصدار مؤرخ ١٩٥٠/١١/٦ وقائع مصرية رقم ١١٠ فى ١٩٥٠/١١/٢٠ ولم ينشر باللغة الأجنبية إلا فى مجموعة التشريعات الطيران المصرية النسخة الأفرنجية سنة ١٩٥٤ . ثم بدأ نفاذه فى ١٩٥٠/٩/٣٠ وسجل بالمنظمة الدولية للطيران تحت رقم ٨٣٢ ثم عدل ملحق الاتفاق فى ١٩٥٢/١٠/١٢ (ض . ص)

عليها فيما بعد « الخطوط الجوية المعينة ») وذلك على الطرق المبينة بالملحق المذكور (والتى سيطلق عليها فيما بعد « الطرق الجوية المعينة ») .

٢ — يمكن البدء فى تشغيل أى من الخطوط الجوية المعينة كله أو جزء منه فوراً أو فى تاريخ لاحق وفقاً لرغبة الطرف المتعاقد الذى منحت له هذه الحقوق بشرط مراعاة أحكام هذا الاتفاق .

(المادة الثانية)

١ — على كل من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابة باسم مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوى التى يعينها لتشغيل الخطوط الجوية المعينة وفقاً لهذا الاتفاق .

٢ — على الطرف المتعاقد الآخر عند استلامه هذا الاخطار أن يصدر ترخيص التشغيل اللازم للمؤسسات المعينة دون أى تأخير لامبرر له وذلك مع مراعاة أحكام الفقرة الثالثة من هذه المادة أو المادة الثالثة من هذا الاتفاق .

٣ — يجوز لسلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين قبل أن تصدر ترخيص التشغيل لإحدى المؤسسات التى عينها الطرف المتعاقد الآخر أن تطلب من تلك المؤسسات اثبات أنه تتوافر فيها الشروط التى تتطلبها القوانين والقواعد واللوائح التى تطبقها عادة هذه السلطات على تشغيل الخطوط الجوية المنتظمة بشرط ألا تكون أحكام هذه القوانين والقواعد واللوائح متعارضة مع أحكام المعاهدة أو أحكام هذا الاتفاق.

٤ — يجوز للمؤسسات التى عينها أحد الطرفين المتعاقدين واصدر لها الطرف الآخر ترخيص التشغيل أن تبدأ العمل على الخطوط المعينة فى أى وقت بعد استيفاء أحكام الفقرتين الأولى والثانية من هذه المادة .

(المادة الثالثة)

١ ــ يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق عدم الموافقة على مابعينه الطرف المتعاقد الآخر من مؤسسات النقل الجوى وكذلك وقف أو الغاء الحقوق المبينة فى المادة الخامسة من هذا الاتفاق بالنسبة لأية مؤسسة نقل جوى أو فى فرض مايراه ضروريا من شروط يجب على المؤسسة اتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك فى أية حالة لايقتنع فيها بأن جزءاً هاما من ملكية المؤسسة وادارتها الفعلية فى يد الطرف المتعاقد الآخر الذى عينها أو فى يد رعاياه .

٢ ــ يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق وقف تمتع مؤسسة نقل جوى بالحقوق المبينة فى المادة الخامسة من هذا الاتفاق أو بفرض ما يراه ضروريا من شروط يجب عليها اتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك فى حالة تقصير المؤسسة فى اتباع القوانين واللوائح المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الذى منح الحقوق أو فى حالة عدم قيام المؤسسة بالتزاماتها طبقاً لهذا الاتفاق ولا يتخذ هذا الاجراء الفردى ــ على أى حال قبل اعلان الطرف المتعاقد الآخر بالعزم على ذلك وفشل المشاورات بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين فى الوصول الى اتفاق خلال ثلاثين يوما من تاريخ الاخطار المذكور .

(المادة الرابعة)

١ ــ تسرى القوانين والقواعد واللوائح المعمول بها لدى أحد الطرفين المتعاقدين وعلى الخصوص ما يتعلق منها بدخول الطائرات التى تعمل فى الملاحة الجوية الدولية الى اقليمه أو مغادرتها له أو المتعلقة بتشغيل هذه الطائرات أو ملاحتها على طائرات مؤسسات النقل الجوى التابعة للطرف المتعاقد الآخر اثناء وجودها فى ذلك الاقليم .

٢ – تسرى القوانين والقواعد واللوائح المعمول بها لدى أحد الطرفين المتعاقدين وعلى الخصوص ما يتعلق منها بدخول اقليمه أو مغادرته بالنسبة لركاب وطاقم الطائرات والبضائع التى تحملها (كقوانين الدخول والخروج والهجرة وجوازات السفر والجمارك والحجر الصحى ونظم العملة) .

٣ – يسعى كل من الطرفين المتعاقدين الى تبسيط الاجراءات المتعلقة بوصول وسفر الركاب العابرين وطاقم الطائرات كما تعفى الأمتعة والبضائع العابرة من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش والرسوم المماثلة مع وجوب خضوعها فيما عدا ذلك لأحكام التعليمات الجمركية .

(المادة الخامسة)

١ – مع مراعاة أحكام المادتين السادسة والسابعة من هذا الاتفاق يمنح كل من الطرفين المتعاقدين المؤسسات المعينة من الطرف المتعاقد الآخر عند تشغيلها الخطوط الجوية المعينة الحق فى نقل حركة دولية الى ومن اقليمه سواء كانت قادمة من أو قاصدة الى اقليم الطرف المتعاقد الآخر واقليم أى بلد ثالث .

٢ – لايخول الحق الممنوح للمؤسسات المعينة من أحد الطرفين المتعاقدين – طبقاً للفقرة الأولى من هذه المادة – الحق فى نقل ركاب أو بضائع أو بريد بأجر من نقطة واقعة فى اقليم الطرف المتعاقد الآخر الى نقطة أخرى فى نفس هذا الاقليم مهما كان مصدر هذا النقل أو مقصده النهائى .

(المادة السادسة)

١ ـ يجب أن تتاح فرص متكافئة وعادلة للمؤسسات المعينة من جانب كل من الطرفين المتعاقدين فى تشغيلها للطرق الجوية المعينة بين اقليميهما .

٢ ـ يجب أن يراعى أن الهدف الرئيسى لقيام المؤسسات المعينة بتشغيل خطوطها الجوية هو توفير حمولة بمعامل معقول تتناسب مع حاجة النقل الحالية والممكن توقعها بطريقة مقبولة بين اقليم الطرف المتعاقد الذى عين المؤسسات وبين الجهات التى ينتهى اليها هذا النقل .

٣ ـ يجب أن يراعى عند تشغيل الخطوط الجوية المعينة من أى من الطرفين المتعاقدين أن تكون مجموع الحمولة التى تقدمها المؤسسات المعينة التابعة للطرفين المتعاقدين متناسبا تناسباً معقولا مع حاجة الجمهور للنقل الجوى .

(المادة السابعة)

يجب ألا تسىء المؤسسات المعينة من أى من الطرفين المتعاقدين استعمال الحقوق الممنوحة لها أثناء تشغيلها الخطوط المعينة بحيث تضر بمصالح أية مؤسسة نقل جوى تابعة للطرف المتعاقد الآخر وتقوم بالنقل على نفس الطريق الجوى أو جزء منه .

(المادة الثامنة)

تعفى كميات الوقود وزيوت التشحيم التى تتمون بها طائرات المؤسسات المعينة من أى من الطرفين المتعاقدين فى اقليم الطرف المتعاقد الآخر من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وغيرها من الرسوم المماثلة التى يفرضها ذلك الطرف المتعاقد الآخر فى اقليمه مع وجوب خضوعها فيما عدا ذلك لأحكام التعليمات الجمركية المتبعة فى ذلك الاقليم .

وذلك علاوة على ماقضت به المادة ٢٤ من المعاهدة .

(المادة التاسعة)

١ — على كل من الطرفين المتعاقدين أن يلزم مؤسساته المعينة بأن تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر مقدما وفى أبدر وقت ممكن بنسخ من جداول مواعيد السفر وتعريفة الأجور وكافة المعلومات الأخرى المشابهة الخاصة بتشغيل الخطوط الجوية المعينة وبما يطرأ على كل منهما من تعديلات .

٢ — على كل من الطرفين المتعاقدين أن يلزم مؤسساته المعينة بأن تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر بالبيانات المتعلقة بحركة النقل الفعلى على خطوطها الجوية المعينة الى ومن وعبر اقليم هذا الطرف المتعاقد الآخر مبينا بها بداية ونهاية النقل .

(المادة العاشرة)

عندما تدعو الحاجة الاقتصادية والمتعلقة بنقل الحركة العابرة الى استعمال طائرات مختلفة الحمولة فى المراحل المختلفة لطريق من الطرق الجوية المعينة ويتم تغيير طائرة بأخرى فى أقليم أحد الطرفين المتعاقدين يجب ألا ينطوى هذا التغيير على اخلال بالأحكام الواردة فى هذا الاتفاق المنظمة لحمولة الخطوط الجوية ونقل الحركة . وفى هذه الأحوال يجب أن ينسق اتصال الطائرتين بحيث تنتظر الطائرة الثانية وصول الطائرة الأولى إلا اذا حالت دون ذلك ضرورات فنية .

(المادة الحادية عشر)

١ — تحدد أجور النقل على أساس معقول مع مراعاة جميع عوامل التقدير والتى تشمل اقتصاديات التشغيل والربح المعقول وممىزات كل خط (بما فى ذلك السرعة ومستوى الراحة) ومع مراعاة الأجور المعمول بها لدى المؤسسات الجوية المنتظمة الأخرى التى تعمل على الطريق المعين أو على جزء منه .

٢ ـ تحدد الأجور على الخطوط الجوية المعينة التى تسرها المؤسسات المعينة طبقا لهذا الاتفاق فيما يتعلق بالنقل بين اقليمى الطرفين المتعاقدين أو بين اقليم أحد الطرفين المتعاقدين واقليم أى بلد ثالث على الوجه التالى :

(ا) إما وفقاً لقرارات أى منظمة لمؤسسات النقل الجوى تضم المؤسسات المعينة بمقتضى هذا الاتفاق وبشرط أن يقبل كل من الطرفين المتعاقدين أن تختص تلك المنظمة بذلك .

(ب) أو بالاتفاق بين المؤسسات المعينة من كلا الطرفين المتعاقدين لتشغيل الخطوط المعينة اذا لم تكن تلك المؤسسات أعضاء فى نفس المنظمة أو اذا لم تكن هناك قرارات مما نوه عنه فى الفقرة (ا) السابقة . على أنه فى الحالات التى لايعين فيها أحد الطرفين المتعاقدين مؤسسة للنقل الجوى للعمل على أى من الطرق الجوية المعينة ولم تحدد الأجور على هذا الطريق وفقاً للفقرة (٢ ا) فان لمؤسسات النقل الجوى المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر للقيام بالعمل على هذا الطريق أن تحدد الأسعار التى تتقاضاها .

٣ ـ يجب أن تعرض الأجور التى تحدد على هذا النحو على سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين للموافقة عليها على أن تصبح نافذة بعد مضى ثلاثين يوما من ابلاغها لسلطات الطيران المذكورة إلا اذا أعلنت احدى تلك السلطات عدم موافقتها عليها .

٤ ـ فى حالة عدم تحديد الأجور وفقاً للفقرة ٢ من هذه المادة او فى حالة عدم موافقة إحدى سلطات الطيران على الأجور التى حددت طبقاً للفقرة ٢ المذكورة فعلى الطرفين المتعاقدين بذل كل مجهود

للوصول إلى اتفاق بينهما على تحديدها كما يجب أن يتخذ ما يلزم من الاجراءات لتنفيذ ما اتفقا عليه . أما إذا تعذر ذلك فيعالج الخلاف طبقاً للمادة ١٦ من هذا الاتفاق .

وحتى يتم الاتفاق على ذلك الخلاف أو يصدر قرار بشأنه وفقاً للمادة ١٦ من هذا الاتفاق فان الأجور المعمول بها تظل سارية المفعول وعند عدم وجود أصل لهذه الأجور فيمكن للمؤسسات التى يعنيها الأمر فرض أجور معقولة .

(المادة الثانية عشر)

يسجل هذا الاتفاق لدى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى المشكل بمقتضى المعاهدة .

(المادة الثالثة عشر)

تحقيقاً للتعاون الوثيق بين الطرفين المتعاقدين تقوم سلطات الطيران لديهما بالتشاور عند طلب أى من تلك السلطات لضمان مراعاة القواعد وتنفيذ الأحكام المنصوص عنها فى هذا الاتفاق كما يتبادلان المعلومات اللازمة لهذا الغرض .

(المادة الرابعة عشر)

إذا أصبحت معاهدة متعددة الأطراف بشأن النقل الجوى الدولى المنتظم سارية المفعول بالنسبة لكل من الطرفين المتعاقدين فيعدل هذا الاتفاق بما يتفق مع أحكام المعاهدة المذكورة .

(المادة الخامسة عشر)

١ — إذا رغب أى الطرفين المتعاقدين فى تعديل النصوص الواردة فى الملحق المرافق لهذا الاتفاق فله أن يطلب الدخول فى مشاورات مباشرة بين

سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين وفى هذه الحالة يجب أن تبدأ هذه المشاورات فى خلال ستين يوما من تاريخ الطلب وما تتفق عليه هذه السلطات من تعديلات يبدأ العمل بها بعد تأييدها بمذكرات متبادلة بالطريق الدبلوماسى .

٢ — لا تسرى أحكام الفقرة الأولى من هذه المادة على التعديلات التى يدخلها أى من الطرفين المتعاقدين على نقط إحدى الطرق الجوية المعينة إذا كانت هذه النقط لا تقع فى داخل اقليم الطرف المتعاقد الآخر ولا تأتى قبل أو بعد اقليمه مباشرة .

فى هذه الحالات يمكن ادخال التعديل إذا لم تعترض سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر فى ظرف ثلاثين يوما من تاريخ استلامه اخطار التعديل من سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الأول .

(المادة السادسة عشر)

١ — مع عدم الاخلال بأحكام المادة السابعة عشر من هذا الاتفاق إذا نشأ أى خلاف بين الطرفين المتعاقدين على تفسير أو تطبيق هذا الاتفاق فعليهما أولا أن يعملا جهدهما للوصول إلى فض هذا الخلاف عن طريق المفاوضات المباشرة بينهما .

٢ — وإذا تعذر على الطرفين المتعاقدين الوصول إلى حل الخلاف بالمفاوضات المباشرة خلال تسعين يوما :

(ا) يجوز للطرفين المتعاقدين إحالة موضوع الخلاف إلى هيئة تحكيم أو أى شخص أو هيئة يتفقان عليها للفصل فيه .

(ب) وإذا لم يتفق الطرفان المتعاقدان على التحكيم أو إذا اتفقا على التحكيم ولم يتفقا على اختيار المحكمين خلال ثلاثين يوما فلكل منهما أن يطلب إلى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى أن يفصل فى موضوع الخلاف .

٣ — يتعهد الطرفان المتعاقدان بتنفيذ القرارات التى تصدر وفقاً للفقرة ٢ من هذه المادة .

٤ — إذا لم ينفذ أحد الطرفين المتعاقدين أو أية مؤسسة معينة الحكم الصادر طبقاً للفقرة الثانية من هذه المادة . فللطرف الآخر أن يحد أو يوقف أو يلغى الحقوق التى منحها بمقتضى هذا الاتفاق للطرف المتعاقد الآخر المقصر أو للمؤسسات المعينة من قبل هذا الطرف .

(المادة السابعة عشر)

لأى من الطرفين المتعاقدين أن يعلن الطرف المتعاقد الآخر برغبته فى انهاء هذا الاتفاق فى أى وقت يشاء على أن يبلغ هذا الاعلان فى نفس الوقت إلى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى . وفى هذه الحالة ينتهى العمل بهذا الاتفاق بعد مرور ١٢ شهراً من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للاعلان إلا إذا كان الاعلان بالانهاء قد سحب بالاتفاق بين الطرفين قبل انتهاء هذه المدة . وإذا لم يقر الطرف المتعاقد الآخر باستلامه للاعلان فيعتبر قد تسلمه بعض مضى أربعة عشر يوما من تاريخ استلام مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى لهذا الاعلان .

(المادة الثامنة عشر)

١ — فيما يتعلق بتطبيق هذا الاتفاق يقصد بعبارة « سلطات الطيران » بالنسبة للحكومة المصرية مدير عام مصلحة الطيران المدنى فى الوقت

الحالى أو أى شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بوظائفه الحالية . بالنسبة للحكومة النرويجية مدير عام الطيران المدنى فى الوقت الحالى — أو أى شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بوظائفه الحالية .

٢ — يقصد بعبارة « الموسسات المعينة » شركات النقل الجوى التى تعينها سلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين للعمل على الخطوط الجوية المعينة والتى اخطرت عنها كتابة سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر .

٣ — يعتبر الملحق المرافق لهذا الاتفاق جزءاً منه وكل اشارة إلى الاتفاق تعنى أيضا الاشارة إلى الملحق إلا إذا نص صراحة على غير هذا .

(المادة التاسعة عشر)

يسرى مفعول هذا الاتفاق بعد اتمام الاجراءات الدستورية اللازمة من جانب الحكومة المصرية وبمجرد تبادل الطرفين المتعاقدين مذكرات بالطريق الدبلوماسى فى هذا الشأن .

يشهد المندوبان الموقعان أدناه بتفويض من حكومتيهما بأنهما وقعا على هذا الاتفاق وختما عليه .

حرر بالقاهرة فى ١١ مارس سنة ١٩٥٠ باللغات العربية والنرويجية والانجليزية وكل من هذه النصوص حجية واحدة .

ملحق (١)

١ — يرخص للمؤسسات التى تعينها الحكومة المصرية لتشغيل خطوط جوية على الطرق الجوية المعينة ذهابا وايابا وكذلك بالهبوط فى الأراضى النرويجية لأغراض تجارية فى النقط الموضحة فى هذه الفقرة :

(ا) الطرق التى تنتهى فى الأراضى النرويجية :
(تحدد فيما بعد)

(ب) الطرق التى تعبر الأراضى النرويجية
(تحدد فيما بعد)

٢ — يرخص للمؤسسات التى تعينها الحكومة النرويجية لتشغيل خطوط جوية على الطرق الجوية المعينة ذهابا وايابا وكذلك بالهبوط فى الأراضى المصرية لأغراض تجارية فى النقط الموضحة فى هذه الفقرة :

(ا) الطرق التى تنتهى فى الأراضى المصرية :
(تحدد فيما بعد)

(ب) الطرق التى تعبر الأراضى المصرية :

(١) اسلو/ أو ستافنجر — امستردام — جنيف — روما — أثينا القاهرة — البصرة و/ أو عبدان — كراتشى — بومباى — كلكتا — بانجوك — هونج كونج — شنغهاى .

(٢) النرويج عن طريق نقط متوسطة إلى القاهرة ثم إلى نقط وراءها أفريقيا فى اتجاه جنوبى :

(تحدد فيما بعد النقط المتوسطة ، والنقط التى تلى القاهرة)

ملحق (ب)

إذا لم يكن لمؤسسات التى عينها أحد الطرفين المتعاقدين فى اقليم الطرف الآخر مكاتب خاصة بها تؤدى بواسطة موظفيها الخدمات الخاصة بالحركة فلهذه المؤسسات حرية اختيار منشأة تسند اليها القيام بتلك الخدمات بشرط أن تكون معتمدة من سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر وتحمل — كلما أمكن هذا — جنسية تلك السلطات .

ملاحظة : لحق هذا الاتفاق والملاحق المرفقة به تعديلات فى تواريخ متتالية هى ١٩ و ٢٨ سبتمبر ثم ٢٠ نوفمبر سنة ١٩٥٠ ثم فى ٩ أغسطس و ٢٠ أكتوبر سنة ١٩٥٢ ودخل التعديل فى مرحلة التنفيذ بتاريخ ١٣ أكتوبر سنة ١٩٥٢ وسجل برقم ٩٦٩

(راجع وثيقة المنظمة الدولية للطيران رقم ٨١٠٧ ل ج ب /٤٣ بتاريخ فبراير سنة ١٩٥١ ورقم ٧٣٥٥ ل ج ب /٦٦ بتاريخ يناير سنة ١٩٥٣ بشأن اتفاقات الطيران بين مختلف الدول) .

خطابات متبادلة

متعلقة بالاتفاق المصرى النرويجى للنقل الجوى

١ — خطاب الطرف النرويجى :

ايماء إلى اتفاق النقل الجوى الذى تم توقيعه بين الحكومة المصرية والحكومة النرويجية أتشرف بالافادة أنه تطبيقاً للفقرة الأولى من المادة الثانية من هذا الاتفاق قد عينت الحكومة النرويجية المؤسسات الآتية :

(أ) Braathens South-American and Far East Air Transport - A/S (SAFE) لتشغيل الخط المبين فى ٢ (ب) (١) من ملحق الاتفاق .

أوسلو و/ أو ستافنجر — امستردام — جنيف — روما — أثينا — القاهرة — البصرة — و/ أو عبدان — كراتشى — بومباى — كلكتا — بانجكوك — هونج كونج — شانغاى

(ب) Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL) لتشغيل الخط المبين فى ٢ (ب) (٢) من ملحق الاتفاق حسب ماهو موضح فيما يلى :

أوسلو — ستوكهولم و/ أوكوبنهاجن — امستردام — زيوريخ — روما — أثينا — القاهرة — الخرطوم — نيروبى — جوهانزبرج و/ أوكيب تاون .

وبهذه المناسبة وبالإشارة إلى الاتفاقين الموقعين بين الحكومة المصرية من جهة وكل من حكومتى الدانمارك والسويد من جهة أخرى أتشرف نيابة عن حكومتى بتأكيد المبادىء التالية التى تم التفاهم عليها أثناء المفاوضات التى أدت إلى توقيع الاتفاق المذكور .

١ — يجوز لمؤسسة Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL) مشتركة مع مؤسسة Det Denske Luftfartsslskab (DDL)

الدانماركية ومؤسسة Aktiebolaget Aerotransport (ABA) السويدية.
تحت اسم Scandinavian Airlines System (SAS) تشغيل الخطوط المقررة لها بطائرات وأطقم طائرات ومعدات تابعة لإحدى المؤسستين الأخرتين أو لكلتيهما .

وطالما استمر هذا النظام قائما اقتصر حق مؤسسة Det Norske Luftfartsselskap Det Norske Luftfartsslskap A/S (DNL) على أن تقوم بتشغيل الخطوط الجوية المعينة بصفتها طرف مشترك فى Scandinavian Airlines System (SAS)

٢ — فى حالة استعمال مؤسسة "Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL)" طائرات وأطقم طائرات ومعدات تابعة للمؤسسات الأخرى المشتركة فى Scandinavian Airlines System (SAS) تسرى أحكام الاتفاق كما لو كانت تابعة لمؤسسة "Det Norske Luftfartsslskap A/S (DNL)" وتتحمل السلطات النرويجية المختصة ومؤسسة "Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL)" كافة المسئوليات التى يقتضى بها الاتفاق .

*
* *

٢ — خطاب الطرف المصرى :

أتشرف بالافادة انى تسلمت خطابكم بتاريخ اليوم الوارد نصه فيما يلى :

« ايماء إلى اتفاق النقل الجوى الذى تم توقيعه بين الحكومة المصرية الحكومة النرويجية اتشرف بالافادة أنه تطبيقا الفقرة الأولى من المادة الثانية من هذا الاتفاق قد عينت الحكومة النرويجية المؤسسات الآتية :

(أ) Braathen South-American and Far East Air Transport - A/S (SAFE) لتشغيل الخط المبين فى ٢ (ب) (١) من ملحق الاتفاق :

أوسلو و/ أو ستافنجر — أمستردام — جنيف — روما — أثينا — القاهرة — البصرة — و/ أوعبدان — كراتشى — بومباى — كلكتا — بانجكوك — هونج كونج — شانغاى .

(ب) Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL) لتشغيل الخط المبين فى ٢ (ب) (٢) من ملحق الاتفاق حسب ما هو موضح فيما يلى :

أوسلو — ستوكهولم و/ أو كوبنهاجن — أمستردام — زيوريخ — روما — أثينا — القاهرة — الخرطوم — نيروبى — جوهانزبرج و/ أو كيب تاون .

وبهذه المناسبة وبالاشارة إلى الاتفاقين الموقعين بين الحكومة المصرية من جهة وكل من حكومتى الدانمارك والسويد من جهة أخرى أتشرف نيابة عن حكومتى بتأكيد المبادىء التالية التى تم التفاهم عليها أثناء المفاوضات التى أدت إلى توقيع الاتفاق المذكور .

١ — يجوز لمؤسسة Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL) مشتركة مع مؤسسة Det Danske Luftfartsselskab الدانماركية ومؤسسة Aktiebolaget Aerotransport (ABA) السويدية تحت اسم Scandinavian Airlines System (SAS) تشغيل الخطوط المقررة لها بطائرات وأطقم طائرات ومعدات تابعة لإحدى المؤسستين الأخرتين أو لكلتيهما .

وطالما استمر هذا النظام قائماً اقتصر حق مؤسسة Norske Luftfastsslskap A/S (DNL) على أن تقوم بتشغيل الخطوط الجوية المعينة بصفتها طرف مشترك فى (Scanninavian Airlines System SAS

٢ — فى حالة استعمال مؤسسة " Det Norske Luftfartss elskap A/S (DNL) طائرات وأطقم طائرات ومعدات تابعة للمؤسسات الأخرى المشتركة فى Seandinvian Airlines System (SAS) تسرى أحكام الاتفاق كما لو كانت تابعة لمؤسسة "Det Norske Luftfartsselskab A/S (DNL) وتتحمل السلطات النرويجية المختصة ومؤسسة " Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL) " كافة المسئوليات التى يقضى بها الاتفاق .

قانون رقم ١٠٤ لسنة ١٩٥٠

بالموافقة على اتفاق النقل الجوى المنتظم بين مصر والدانمارك

الموقع بالقاهرة فى ١٤ مارس سنة ١٩٥٠

نحن . . . . .

قرر مجلس الشيوخ ومجلس النواب القانون الآتى نصه وقد صدقنا عليه وأصدرناه :

مادة وحيدة : ووفق على اتفاق النقل الجوى المنتظم بين مصر والدانمارك الموقع بالقاهرة فى ١٤ مارس سنة ١٩٥٠ والملحق نصه بهذا القانون .

نأمر بأن يبصم هذا القانون بخاتم الدولة وأن ينشر فى الجريدة الرسمية وينفذ كقانون من قوانين الدولة .

صدر بقصر رأس التين فى ١٨ شوال سنة ١٣٦٩ (٢ أغسطس سنة ١٩٥٠)

الوقائع المصرية فى ٧ أغسطس سنة ١٩٥٠ العدد — ٧٨

٥ ــ اتفاق

بشأن النقل الجوى المنتظم بين مصر والدانمارك(١)

(وقع فى ١٩٥٠/٣/١٤)

بما أن الحكومة المصرية والحكومة الدانماركية المشار اليهما فيما بعد بعبارة « الطرفين » المتعاقدين طرفان فى معاهدة الطيران المدنى الدولى الموقعة بشيكاغو فى ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤ المشار اليها فيما بعد بلفظ « المعاهدة » .

ولما كان من المرغوب فيه تنظيم المواصلات الجوية الدولية بطريقة مأمونة ومنسقه والعمل جهد استطاعتهما على انماء التعاون الدولى فى هذا السبيل .

ورغبة فى تنشيط النقل الجوى الدولى بأقل الأجور التى تتفق وقواعد الاقتصاد السلمية كوسيلة لانماء حسن التفاهم والمودة بين الشعبين وتأميناً للفوائد العديدة غير المباشرة لهذا النوع من النقل لصالح البلدين .

ورغبة فى عقد اتفاق يهدف الى ترقية النقل التجارى الجوى المنتظم بين اقليمهما والى ما ورائهما فقد عينا مندوبيهما المفوضين الموقعين

---

(١) تم التصديق عليه بالقانون رقم ١٠٤ لسنة ١٩٥٠ فى ١٩٥٠/٨/٢ منشور فى الوقائع المصرية رقم ٧٨ فى ١٩٥٠/٨/٧ ثم صدر مرسوم اصدار مؤرخ ١٩٥٠/١١/٦ منشور فى الوقائع المصرية رقم ١١٠ فى ١٩٥٠/١١/٢٠ ولم ينشر باللغة الأجنبية الا فى مجموعة تشريعات الطيران المصرية النسخة الأفرنجية طبعة سنة ١٩٥٤ وقد بدأ نفاذه فى ١٩٥٠/٩/٣٠ وسجل بالمنظمة الدولية للطيران تحت رقم ٨٣٣ ثم عدل ملحق الاتفاق فى ١٩٥٠/٩/٢٥ و ١٩٥٠/١١/٢٠ ثم فى ١٩٥٢/٧/١٥ ما (ض ٠ ص)

أدناه لهذا الغرض والذين وافقوا — بناء على تفويض من حكومتيهما — على ما يأتى :

(المادة الأولى)

١ — يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحق فى تشغيل الخطوط الجوية المبينة فى الملحق لهذا الاتفاق (والتى سيطلق عليها فيما بعد « الخطوط الجوية المعينة » (وذلك على الطرق المبينة بالملحق المذكور (والتى سيطلق عليها فيما بعد « الطرق الجوية المعينة ») .

٢ — يمكن البدء فى تشغيل أى من الخطوط الجوية المنتظمة كله أو جزء منه فوراً أو فى تاريخ لاحق وفقاً لرغبة الطرف المتعاقد الذى منحت له هذه الحقوق بشرط مراعاة أحكام هذا الاتفاق .

(المادة الثانية)

١ — على كل من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابة باسم مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوى التى يعينها لتشغيل الخطوط الجوية المعينة وفقاً لهذا الاتفاق .

٢ — على الطرف المتعاقد الآخر عند استلامه هذا الاخطار أن يصدر ترخيص التشغيل اللازم للمؤسسات المعينة دون أى تأخير لامبرر له وذلك مع مراعاة أحكام الفقرة الثالثة من هذه المادة والمادة الثالثة من هذا الاتفاق .

٣ — يجوز لسلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين قبل أن تصدر ترخيص التشغيل لاحدى المؤسسات التى عينها الطرف المتعاقد الآخر أن تطلب من تلك المؤسسة اثبات أنه تتوافر فيها الشروط التى تتطلبها القوانين والقواعد واللوائح التى تطبقها عادة هذه السلطات

على تشغيل الخطوط الجوية المنتظمة بشرط ألا تكون أحكام هذه القوانين والقواعد واللوائح متعارضة مع أحكام المعاهدة أو أحكام هذا الاتفاق .

٤ — بعد استيفاء أحكام الفقرتين الأولى والثانية من هذه المادة يجوز للمؤسسات التى عينت وصدر لها ترخيص التشغيل على هذا النحو أن تبدأ العمل على الخطوط الجوية المعينة فى أى وقت .

(المادة الثالثة)

١ — يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق عدم الموافقة على تعيين الطرف المتعاقد الآخر لمؤسسة نقل جوى وكذلك وقف أو الغاء الحقوق المبينة فى المادة الخامسة من هذا الاتفاق بالنسبة لمؤسسة نقل جوى معينة أو فى فرض ما يراه ضروريا من شروط يجب على المؤسسة اتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك فى أية حالة لايقتنع فيها بأن جزءاً هاما من ملكية هذه المؤسسة وادارتها الفعلية فى يد الطرف المتعاقد الآخر الذى عينها أو فى يد رعاياه .

٢ — يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق وقف تمتع أية مؤسسة نقل جوى بالحقوق المبينة فى المادة الخامسة من هذا الاتفاق ويفرض ما يراه ضروريا من وط يجب عليها اتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك فى حالة تقصير المؤسسة فى اتباع القوانين والقواعد واللوائح المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الذى منح الحقوق أو فى حالة عدم قيام المؤسسة بالتزاماتها طبقاً لهذا الاتفاق .

ولا يتخذ هذا الاجراء الفردى — على أى حال — قبل اعلان الطرف المتعاقد الآخر بالعزم على ذلك وفشل المشاورات بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين فى الوصول الى اتفاق فى مدى ثمانى وعشرين يوما من تاريخ الاخطار المذكور .

(المادة الرابعة)

١ — تسرى القوانين والقواعد واللوائح المعمول بها لدى أحد الطرفين المتعاقدين وعلى الخصوص ما يتعلق منها بدخول الطائرات التى تعمل فى الملاحة الجوية الدولية الى اقليمه أو مغادرتها له أو المتعلقة بتشغيل هذه الطائرات أو ملاحتها على طائرات المؤسسات النقل الجوى التابعة للطرف المتعاقد الآخر أثناء وجودها فى ذلك الاقليم .

٢ — تسرى القوانين والقواعد واللوائح المعمول بها لدى أحد الطرفين المتعاقدين وعلى الخصوص ما يتعلق منها بدخول اقليمه أو مغادرته بالنسبة لركاب وطاقم الطائرات والبضائع التى تحملها (كقوانين الدخول والخروج والهجرة وجوازات السفر والجمارك والحجر الصحى ونظم العملة) على طائرات المؤسسات التى يعينها الطرف المتعاقد الآخر فى داخل اقليم الطرف المتعاقد الأول .

٣ — يسعى كل من الطرفين المتعاقدين الى تبسيط الاجراءات المتعلقة بوصول وسفر الركاب العابرين وطاقم الطائرات كما تعفى الأمتعة والبضائع العابرة من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش والرسوم المماثلة مع وجوب خضوعها فيما عدا ذلك لأحكام التعليمات الجمركية .

(المادة الخامسة)

١ — مع مراعاة أحكام المادتين السادسة والسابعة من هذا الاتفاق يمنح كل من الطرفين المتعاقدين المؤسسات المعينة من الطرف المتعاقد الآخر عند تشغيلها للخطوط الجوية المعينة بالملحق فى نقل ركاب وبضائع وبريد بين أقليم أحد الطرفين المتعاقدين واقليم الطرف المتعاقد الآخر أو اقليم أى بلد ثالث .

٢ — لاتخول الفقرة الأولى من هذه المادة المؤسسات المعينة من أحد الطرفين المتعاقدين الحق فى نقل ركاب أو بضائع أو بريد بمقابل من نقطة واقعة فى اقليم الطرف المتعاقد الآخر الى نقطة أخرى فى نفس هذا الاقليم مهما كان مصدر هذا النقل أو مقصده النهائى .

(المادة السادسة)

١ — تتاح للمؤسسات المعينة من جانب كل من الطرفين المتعاقدين فرص عادلة ومتكافئة فى تشغيلها للطرق الجوية المعينة بين اقليميهما .

٢ — يكون الهدف الرئيسى للمؤسسات المعينة عند قيامها بتشغيل خطوطها الجوية توفير حمولة بمعامل معقول تتناسب مع حاجة النقل القائمة والممكن توقيعها بطريقة مقبولة بين اقليم الطرف المتعاقد الذى عين المؤسسات وبين الجهات التى ينتهى اليها هذا النقل .

٣ — يراعى عند تشغيل الخطوط الجوية المعينة من أى من الطرفين المتعاقدين أن يكون مجموع الحمولة التى تقدمها المؤسسات المعينة من الطرفين المتعاقدين متناسبا تناسباً معقولا مع حاجة الجمهور للنقل الجوى .

(المادة السابعة)

يجب ألا تسىء المؤسسات المعينة من أى من الطرفين المتعاقدين استعمال الحقوق الممنوحة لها أثناء تشغيلها الخطوط الجوية المعينة بحيث تضر بمصالح أية موسسة نقل جوى تابعة للطرف المتعاقد الآخر وتقوم بالنقل على نفس الطريق الجوى أو جزء منه

(المادة الثامنة)

تعفى من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وغيرها من الرسوم المماثلة التى يفرضها أى من الطرفين المتعاقدين فى اقليمه كميات الوقود وزيوت التشحيم التى تدخل هذا الاقليم بمعرفة المؤسسات التى عينها الطرف المتعاقد الآخر أو باسمه وكذلك التى تمون بها طائرات تلك المؤسسات فى اقليمه والتى تبقى فى الطائرة عند مغادرتها آخر مطار فى ذلك الاقليم مع وجوب خضوعها فيما عدا هذا لأحكام التعليمات الجمركية المتبعة لدى الطرف الأول . هذا علاوة على ما قضت به المادة ٢٤ من المعاهدة .

(المادة التاسعة)

١ – على كل من الطرفين المتعاقدين أن يلزم مؤسساته المعينة بأن تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر مقدما وفى أبدر وقت ممكن بصور من جداول مواعيد السفر وتعريفة الأجور وكذا كافة المعلومات الأخرى المشابهة المتعلقة بتشغيل الخطوط الجوية المعينة وبما يطرأ على كل منها من تعديلات .

٢ – على كل من الطرفين المتعاقدين أن يلزم مؤسساته المعينة بأن تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر بالبيانات المتعلقة بحركة النقل الفعلى على خطوطها الجوية المعينة الى ومن وعبر اقليم هذا الطرف المتعاقد الآخر مبينا بها بداية ونهاية النقل .

(المادة العاشرة)

عندما تدعو الحاجة الاقتصادية (المتعلقة بالنقل الطوالى) الى استعمال طائرات مختلفة الحمولة فى المراحل المختلفة لطريق من الطرق

الجوية المعينة ويتم تغيير طائرة بأخرى فى أقليم أحد الطرفين المتعاقدين يجب ألا ينطوى هذا التغيير على اخلال بالأحكام الواردة فى هذا الاتفاق بصدد الحمولة والنقل . وفى هذه الأحوال يجب أن ينسق اتصال الطائرتين بحيث تنتظر الطائرة الثانية وصول الطائرة الأولى إلا اذا حالت دون ذلك ضرورات فنية .

(المادة الحادية عشر)

١ — تحدد أجور النقل فى مستوى معقول مع مراعاة جميع العوامل التى تشمل اقتصاديات التشغيل والربح المعقول ومميزات كل خط (بما فى ذلك السرعة ومستوى الراحة) ومع مراعاة الأجور المعمول بها لدى المؤسسات الجوية المنتظمة الأخرى التى تعمل على الطريق أو على جزء منه .

٢ — تحدد الأجور التى تتقاضاها مؤسسات النقل الجوى المعينة بمقتضى هذا الاتفاق عن النقل على أى من الطرق المعينة بين اقليمى الطرفين أو بين اقليم أحدهما واقليم دولة أخرى كالآتى :

(ا) وفقاً لقرارات أى منظمة لمؤسسات النقل الجوى تضم المؤسسات المعينة بمقتضى هذا الاتفاق وبشرط أن يقبلها كل من الطرفين المتعاقدين .

أو (ب) بالاتفاق بين المؤسسات المعينة من كلا من الطرفين المتعاقدين لتشغيل الخطوط المعينة اذا لم تكن تلك المؤسسات أعضاء فى نفس المنظمة أو اذا لم تكن هناك قرارات مما نوه عنه فى الفقرة (ا) السابقة . على أنه فى الحالات التى لايعين فيها أحد الطرفين المتعاقدين موسسة للنقل الجوى للعمل على أى من الطرق الجوية المعينة ولم تحدد الأجور على هذا الطريق وفقاً

للفقرة (٢ — ا) فان لمؤسسة النقل الجوى المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر للقيام بالعمل على هذا الطريق أن تحدد الأسعار التى تتقاضاها .

٣ — يجب أن تعرض الأجور التى تحدد على هذا النحو على سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين للموافقة عليها وتصبح نافذة بعد مضى ثلاثين يوما من ابلاغها لسلطات الطيران المذكورة مالم تعلن أحدى تلك السلطات عدم موافقتها عليها .

٤ — فى حالة عدم تحديد الأجور وفقاً للفقرة الثانية من هذه المادة أو فى حالة عدم موافقة سلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين على الأجور التى حددت طبقاً لهذه الفقرة فعلى الطرفين المتعاقدين محاولة الاتفاق على تحديدها وعليهما اتخاذ مايلزم لتنفيذ ما اتفقا عليه . وعند عدم الاتفاق يعالج الخلاف طبقاً للمادة السادسة عشر من هذا الاتفاق .

وحتى يسوى هذا الخلاف بالاتفاق أو بالتطبيق لحكم المادة السادسة عشر تظل الأجور المعمول بها سارية المفعول وعند عدم وجود أجور معمول بها يكون للمؤسسات صاحبة الشأن اقتضاء أجور معقولة .

(المادة الثانية عشر)

يسجل هذا الاتفاق لدى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى المشكل بمقتضى المعاهدة[1] .

(المادة الثالثة عشر)

تحقيقاً للتعاون الوثيق بين الطرفين المتعاقدين تقوم سلطات الطيران لديهما بالتشاور عند طلب أى من تلك السلطات بغرض ضمان مراعاة

---

(١) سجل هذا الاتفاق بالمنظمة الدولية تحت رقم ٨٣٣ ثم أدخلت عليه عدة تعديلات فى تواريخ ١٩ و ٢٥ سبتمبر سنة ١٩٥٠ ثم فى ٢٠ نوفبر سنة ١٩٥٠ وكذلك عدل ملحقه فى ١٦ يونيو و ١٥ يوليو سنة ١٩٥٢ وسجل تعديل الملحق برقم ٩٤٨ ٦ (ض.ص)

القواعد وتنفيذ الأحكام المنصوص عليها فى هذا الاتفاق وتتبادلان المعلومات اللازمة لذلك .

(المادة الرابعة عشر)

إذا أصبحت معاهدة متعددة الأطراف بشأن النقل الجوى الدولى المنتظم سارية المفعول بالنسبة لكل من الطرفين المتعاقدين فيعدل هذا الاتفاق بما يتفق مع أحكام المعاهدة المذكورة .

(المادة الخامسة عشر)

١ — إذا رغب أى من الطرفين المتعاقدين فى تعديل النصوص الواردة فى ملحق هذا الاتفاق فله أن يطلب الدخول فى مشاورات مباشرة بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين ويجب بدء هذه المشاورات فى خلال ستين يوماً من تاريخ الطلب ويبدأ العمل بما تتفق عليه هذه السلطات من تعديلات بعد تأييدها بمذكرات متبادلة بالطريق الدبلوماسى

٢ — لا تسرى أحكام الفقرة الأولى من هذه المادة على التعديلات التى يدخلها أى من الطرفين المتعاقدين على نقط احدى الطرق الجوية المعينة إذا كانت هذه النقط لا تقع فى داخل اقليم الطرف المتعاقد الآخر ولا تأتى قبل أو بعد اقليمه مباشرة .

فى هذه الحالات يمكن أدخال التعديل إذا لم تعترض سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر فى ظرف ثلاثين يوماً من تاريخ استلامها اخطار التعديل من سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الأول .

(المادة السادسة عشر)

١ — مع عدم الاخلال بأحكام المادة السابعة عشر من هذا الاتفاق إذا نشأ خلاف بين الطرفين المتعاقدين على تفسير أو تطبيق هذا الاتفاق فعليهما أولا محاولة فض هذا الخلاف بطريق المفاوضات المباشرة .

٢ — فاذا لم يصل الطرفان المتعاقدان إلى تسوية الخلاف بالمفاوضات المباشرة فى مدى تسعين يوماً من بدء اثارة الخلاف من أى من الطرفين المتعاقدين :

(١) جاز لهما الاتفاق على احالة موضوع الخلاف إلى هيئة تحكيم أو أى شخص أو هيئة أخرى يعيناها للفصل فيه .

(ب) فاذا لم يتفقا على التحكيم أو إذا اتفقا عليه ولم يتفقا على تشكيل هيئة المحكمين خلال ثلاثين يوماً يكون لأى منهما أن يرفع الخلاف إلى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى ليفصل فيه .

٣ — لأى من الطرفين المتعاقدين أن يطلب إلى هيئة التحكيم أو مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى — حسب الأحوال — أن يقرر فى مدى ثلاثين يوماً من تاريخ الطلب ما يجب اتخاذه من اجراءات مؤقتة للمحافظة على حقوق الطرفين المتعاقدين .

٤ — يتعهد الطرفان المتعاقدان بتنفيذ أى قرار مؤقت أو حكم نهائى يصدر وفقاً للفقرتين ٢ و ٣ من هذه المادة .

٥ — إذا لم ينفذ أحد الطرفين المتعاقدين أو أية مؤسسة معينة من جانب أحد الطرفين المتعاقدين الحكم الصادر طبقاً للفقرة الثانية أو القرار المؤقت الصادر طبقاً للفقرة الثالثة من هذه المادة فللطرف الآخر أن يحد أو يوقف أو يلغى الحقوق التى منحها — بمقتضى هذا الاتفاق — للطرف المتعاقد المقصر أو للمؤسسات المعينة من قبل هذا الطرف أو للمؤسسة المعينة المقصرة .

(المادة السابعة عشر)

لأى من الطرفين المتعاقدين فى أى وقت يشاء أن يعلن الطرف المتعاقد الآخر برغبته فى انهاء هذا الاتفاق على أن يبلغ هذا الاعلان فى نفس الوقت إلى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى — وفى هذه الحالة ينتهى العمل بهذا الاتفاق بعد مضى اثنى عشر شهراً من تاريخ تسلم الطرف

المتعاقد الآخر للإعلان إلا إذا كان الاعلان بالانهاء قد سحب بالاتفاق بين الطرفين المتعاقدين قبل انقضاء هذه المدة . فاذا لم يقر الطرف المتعاقد الآخر باستلامه للاعلان يعتبر أنه قد تسلمه بعد مضى أربعة عشر يوماً من تاريخ استلام مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى لهذا الاعلان .

(المـــادة الثامنة عشر)

١ — فيما يتعلق بتطبيق هذا الاتفاق يقصد بعبارة « سلطات الطيران » بالنسبة للحكومة المصرية مدير عام مصلحة الطيران المدنى فى الوقت الحالى أو أى شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بوظائفه الحالية وبالنسبة للحكومة الدانماركية وزارة الأشغال العمومية أو أى شخص أو هيئة يعهد اليها بوظائف تلك الوزارة الحالية .

٢ — يقصد بعبارة (المؤسسات المعينة) مؤسسات النقل الجوى التى تعينها سلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين للعمل على الخطوط الجوية المعينة والتى أخطرت عنها كتابة سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر .

٣ — يعتبر الملحق لهذا الاتفاق جزء منه وكل اشارة إلى الاتفاق تعنى أيضاً الاشارة إلى الملحق إلا إذا نص صراحة على غير هذا .

(المادة التاسعة عشر)

يسرى هذا الاتفاق بعد اتمام الاجراءات الدستورية اللازمة من جانب الحكومة المصرية وبمجرد تبادل الطرفين المتعاقدين مذكرات بالطريق الدبلوماسى فى هذا الشأن .

اثباتاً لذلك وقع المندوبون المفوضون بما لهم من سلطة مخولة من حكوماتهم على هذا الاتفاق ووضعوا عليه أختامهم .

حرر فى القاهرة يوم ١٤ - ٣ - ١٩٥٠ باللغات العربية والدانمركية والانجليزية ولكل من النصوص الثلاثة حجية واحدة .

ملحق (١)

١ — للمؤسسات التى تعينها الحكومة المصرية حق تشغيل خطوط جوية على كل من الطرق المعينة المبينة فيما يلى فى كلا الاتجاهين والهبوط فى الأراضى الدانموكية لأغراض تجارية فى النقط المبينة فى هذه الفقرة .

(ا) الطرق المنتهية فى الأراضى الدانمركية :

القاهرة — روما — ميلانوا — زيورخ — فرانكفورت — امستردام — كوبنهاجن .

(ب) الطرق المارة بالأراضى الدانمركية ، ستحدد فيما بعد .

٢ — للمؤسسات التى تعينها الحكومة الدانمركية حق تشغيل خطوط جوية على كل من الطرق المعينة المبينة فيما يلى فى كلا الاتجاهين والهبوط فى الأراضى المصرية لأغراض تجارية فى النقط المبينة فى هذه الفقرة :

(ا) الطرق المنتهية فى الأراضى المصرية :

١ — نقط فى اسكندنافيا — امستردام و/ أو فرانكفورت و/أو ميونخ — زيورخ و/ أو جنيف — ميلانوو/ أو روما و/ أو أثينا — القاهرة .

٢ — نقط فى اسكندنافيا — امستردام — فرانكفورت — و/ أو ميونخ — فنا — استانبول — القاهرة .

(ب) الطرق التى تعبر الأراضى المصرية .

١ — نقط فى اسكندنافيا — امستردام و/أو هلمبورج — زيورخ و/أو جنيف — روما أو أثينا — القاهرة — عبدان كراتشى — بومباى — كلكتا — و/أورانجون — بانجوك ونقط فيما ورائهما .

ملحق (ب)

إذا لم يكن للمؤسسات التى عينها أحد الطرفين المتعاقدين فى اقليم الطرف المتعاقد الآخر مكاتب خاصة بها تؤدى بواسطة موظفيها الخدمات الخاصة بالحركة فلهذه الموسسات حرية اختيار منشأة تسند اليها القيام بتلك الخدمات بشرط أن تكون معتمدة من سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقدالآخر وتحمل جنسية تلك السلطات .

*
* *

خطابات متبادلة

متعلقة بالاتفاق المصرى الدانماركى للنقل الجوى

١ — خطاب الطرف الدانماركى :

اىماء الى اتفاق النقل الجوى الذى تم توقيعه بين الحكومة المصرية والحكومة الدانماركية اتشرف بالافادة أن الحكومة الدانماركية قد عينت مؤسسة Det Danske Luftfartsselskab (DDL) لغوض تشغيل الخطوط المبينة فى ملحق الاتفاق تطبيقا للفقرة الأولى من المادة الثانية من هذا الاتفاق .

وبهذه المناسبة وبالاشارة الى الاتفاقين الموقعين بين الحكومة المصرية من جهة وكل من حكومتى النرويج والسويد من جهة أخرى أتشرف نيابة عن حكومتى بتأكيد المبادئ التالية التى تم التفاهم عليها أثناءالمفاوضات التى أدت الى توقيع الاتفاق المذكور.

١ — يجوز لمؤسسة Det Danske Luftfartsselskab (DDL) مشتركة مع مؤسسة Det Norske Luftfartsselskap (DNL) النرويجية ومؤسسة A Ktiebologet Aerotransport (ABA)

السويدية تحت اسم .Scandinavian Airl. Syst تشغيل الخطوط المعينة فى ملحق الاتفاق بطائرات وأطقم طائرات ومعدات تابعة لاحدى المؤسستين الأخرين أو كلتيهما .

وطالما استمر هذا النظام قائما اقتصر حق .Det Danske Luftfarts (DDL) على أن تقوم بتشغيل الخطوط الجوية المعينة بصفتها مشتركة فى (Scandinavian Airlines Systems (SAS

٢ــ فى حالة استعمال مؤسسة .Det Danske Luft طائرات وأطقم طائرات ومعدات تابعة للمؤسسات الأخرى المشتركة معها فى Scandinavian Airlines Syst. SAS تسرى أحكام الاتفاق كما لو كانت تابعة لمؤسسة .Det Danske Luf وتتحمل السلطات الدانمركية المختصة ومؤسسة (Det Danske Luft far (DDL كافة المسئوليات التى تقضى بها الاتفاق .

١ ــ خطاب الطرف المصرى :

أتشرف بالافادة انى تسلمت خطابكم بتاريخ اليوم الوارد نصه فيمايلى :
" اشارة الى اتفاق النقل الجوى الذى تم توقيعه بين الحكومة المصرية والحكومة الدانمركية أتشرف بالافادة أن الحكومة الدانماركية قد عينت مؤسسة .(Det Danske Luft fartsselskab (DDL لغرض تشغيل الخطوط المبينة فى ملحق الاتفاق تطبيقا للفقرة الأولى من المادة الثانية من هذا الاتفاق .

وبهذه المناسبة وبالاشارة الى الاتفاقين الموقعين بين الحكومة المصرية من جهة وكل من حكومتى النرويج والسويد من جهة أخرى

أتشرف نيابة عن حكومتى بتأكيد المبادئ التالية التى تم التفاهم عليها أثناء المفاوضات التى أدت الى توقيع الاتفاق المذكور .

١ — يجوز لمؤسسة Det Danske Luft far (DDL) مشتركة مع مؤسسة Det Norske Luft far tsselshap (DNL) النرويجية ومؤسسة Aktiebolaget Acrotransport (ABA) السويدية تحت اسم Scandinavin Airlines System تشغيل الخطوط المعينة فى ملحق الاتفاق بطائرات وأطقم طائرات ومعدات تابعة لاحدى المؤسستين الأخريين أو لكلتيهما .

وطالما استمر هذا النظام قائما اقتصر حق Det Danske Luft fartsselskap (DDL) على أن تقوم بتشغيل الخطوط المعينة بصفتها مشتركة فى Scandinavian Airlines System (SAS)

٢ — فى حالة استعمال مؤسسة Det Danske Luft طائرات وأطقم طائرات ومعدات تابعة للمؤسسات الأخرى المشتركة معها فى Scandinavian Airlines System (SAS) تسرى أحكام الاتفاق كما لوكانت تابعة لمؤسسة Det Danske Luftfarts. وتتحمل السلطات الدانماركية المختصة ومؤسسة Det Danske Luftfartss. كافة المسئوليات التى يقضى بها الاتفاق .

قانون رقم ٤٦ لسنة ١٩٥١

بالموافقة على اتفاق النقل الجوى المنتظم بين مصر وتركيا الموقع بأنقرة فى ١٢ ابريل سنة ١٩٥٠

نحن . . .

قرر مجلس الشيوخ ومجلس النواب القانون الآتى نصه ، وقد صدقنا عليه وأصدرناه .

مادة وحيدة : ووفق على اتفاق النقل الجوى المنتظم بين مصر وتركيا الموقع بأنقرة فى ١٢ ابريل سنة ١٩٥٠ والملحق نصه بهذا القانون .

نأمر بأن يبصم هذا القانون بخاتم الدولة ، وأن ينشر فى الجريدة الرسمية وأن ينفذ كقانون من قوانين الدولة .

صدر بقصر القبة ٧ جمادى الثانية سنة ١٣٧٠ (١٥ مارس سنة ١٩٥١)

الوقائع المصرية فى ١٩ مارس سنة ١٩٥١ — العدد ٢٥

٦ – اتفاق

بشأن النقل الجوى المنتظم بين مصر وتركيا[١]

(وقع فى أنقره فى ١٢ - ٤ - ١٩٥٠)

بما أن الحكومة المصرية والحكومة التركية المشار اليهما فيما بعد بعبارة «الطرفين المتعاقدين» طرفان فى معاهدة الطيران المدنى الدولى الموقعة بشيكاغو فى ٧ديسمبر سنة ١٩٤٤ المشار اليها فيما بعد بلفظ "المعاهدة"

ولما كان من المرغوب فيه تنظيم المواصلات الجوية الدولية بطريقة مأمونة ومنسقة والعمل جهد استطاعتهما على إنماء التعاون الدولى فى هذا السبيل.

ورغبة فى تنشيط النقل الجوى الدولى بأقل الأجور التى تتفق وقواعد الاقتصاد السلمية كوسيلة لإنماء حسن التفاهم والمودة بين الشعوب وتأمينا للفوائد العديدة غير المباشرة لهذا النوع من النقل لصالح البلدين.

ورغبة فى عقد اتفاق يهدف الى ترقية النقل التجارى الجوى المنتظم بين اقليميهما والى ماورائهما.

فقد عينا مندوبيهما المفوضين الموقعين أدناه لهذا الغرض والذين وافقوا — بناء على تفويض من حكومتيهم — على ما يأتى:

(المادة الاولى)

١ — يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحق فى تشغيل الخطوط الجوية المبينة فى الملحق لهذا الاتفاق (والتى سيطلق

---

(١) تم التصديق عليه بالقانون رقم ٤٦ لسنة ٥١ فى ١٥/٣/٥١ منشور فى الوقائع المصرية رقم ٢٥ بتاريخ ١٩/٣/٥١ ثم صدر مرسوم الاصدار بتاريخ ٤/٦/٥١ وقائع مصرية رقم ٥٢ فى ١٤/٦/٥١ ومنشور بالانجليزية فى المجموعة الأفرنجية.
وقد بدأ نفاذه فى ٢/٤/١٩٥١ وسجل بالمنظمة الدولية للطيران تحت رقم ٩٠٥ م٦

(ض ص)

عليها فيما بعد "الخطوط الجوية المعينة" وذلك على الطرق المبينة بالملحق المذكور (والتى سيطلق عليها فيما بعد "الطرق الجوية المعينة") .

٢ — يمكن البدء فى تشغيل أى من الخطوط الجوية المعينة كله أو جزء منه فورا أو فى تاريخ لاحق وفقا لرغبة الطرف المتعاقد الذى منحت له هذه الحقوق بشرط مراعاة أحكام هذا الاتفاق .

(المادة الثانية)

١ — على كل من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابة باسم مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوى التى يعينها لتشغيل الخطوط الجوية المعينة وفقا لهذا الاتفاق .

٢ — على الطرف المتعاقد الآخر عند استلامه هذا الاخطار أن يصدر ترخيص التشغيل اللازم للمؤسسات المعنية دون أى تأخير لا مبرر له وذلك مع مراعاة أحكام الفقرة الثالثة من هذه المادة والمادة الثالثة من هذا الاتفاق .

٣ — يجوز لسلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين قبل أن تصدر ترخيص التشغيل لاحدى المؤسسات التى عينها الطرف الآخر أن تطلب من تلك المؤسسة إثبات أنه تتوافر فيها الشروط التى تتطلبها القوانين والقواعد واللوائح التى تطبقها عادة هذه السلطات على تشغيل الخطوط الجوية المنتظمة بشرط ألا تكون أحكام هذه القوانين والقواعد واللوائح متعارضة مع أحكام المعاهدة أو أحكام هذا الاتفاق .

٤ — بعد استيفاء أحكام الفقرتين الأولى والثانية من هذه المادة يجوز للمؤسسات التى عينت وصدر لها ترخيص التشغيل على هذا النحو أن تبدأ العمل على الخطوط الجوية المعينة فى أى وقت .

(المادة الثالثة)

١ — يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق عدم الموافقة على تعيين الطرف المتعاقد الآخر لمؤسسة نقل جوى وكذلك وقف أو الغاء الحقوق المبينة فى المادة الخامسة من هذا الاتفاق بالنسبة لمؤسسة نقل جوى معينة أو فرض ما يراه ضروريا من شروط يجب على المؤسسة اتباعها فى التمتع بهذه الحقوق وذلك فى أية حالة لا يقتنع فيها بأن جزءا هاما من ملكية هذه المؤسسة وادارتها الفعلية فى يد الطرف المتعاقد الآخر الذى عينها أو فى يد رعاياه .

٢ — يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق وقف تمتع مؤسسة نقل جوى بالحقوق المبينة فى المادة الخامسة من هذا الاتفاق أو بغرض مايراه ضروريا من شروط يجب اتباعها فى التمتع بهذه الحقوق وذلك فى حالة تقصير المؤسسة فى اتباع القوانين واللوائح المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الذى منح الحقوق أو فى حالة عدم قيام المؤسسة بالتزاماتها طبقا لهذا الاتفاق . ولا يتخذ هذا الاجراء الفردى — على أى حال — قبل اعلان الطرف المتعاقد الآخر بالعزم على ذلك وفشل المشاورات بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين فى الوصول الى اتفاق فى مدى ثمان وعشرين يوما من تاريخ الاعلان المذكور .

(المادة الرابعة)

١ — القوانين والقواعد واللوائح المعمول بها لدى أحد الطرفين المتعاقدين وعلى الخصوص :

(ا) ما كان منها متعلقا بدخول الطائرات التى تعمل فى الملاحة الجوية الدولية الى إقليميه أو مغادرتها له أو تشغيلها وملاحتها فيه تسرى أحكامها على طائرات مؤسسات النقل الجوى المعينة من الطرف المتعاقد الآخر .

(ب) وما كان منها متعلقا بدخول ما تحمله الطائرات من ركاب وطاقم وبضائع الى اقليمية أو مغادرته له (كلوائح الدخول والخروج والهجرة وجوازات السفر والجمارك والحجر الصحى ونظم العملة) تسرى أحكامها على ما تحمله طائرات مؤسسات النقل الجوى المعينة من الطرف المتعاقد الآخر من ركاب وطاقم وبضائع فى اقليم الطرف المتعاقد الأول .

٣ - (ا) يخضع تشغيل الخطوط الجوية المعينة من احد الطرفين المتعاقدين لموافقة السلطات الحربية المختصة وذلك فى المناطق التى قد يحددها الطرف المتعاقد الآخر داخل إقليميه ويبلغ الطرف المتعاقد الأول عنها وعن أى تعديل يدخل عليها .

(ب) يحدد كل من الطرفين المتعاقدين نقط دخول إقليمه والخروج منه وكذلك الطرق التى يجب على خطوط الطرف المتعاقد الآخر اتباعها فى داخله .

(المادة الخامسة)

١ - مع مراعاة أحكام المادتين السادسة والسابعة من هذا الاتفاق يمنح كل من الطرفين المتعاقدين المؤسسات المعينة من الطرف المتعاقد الآخر عند تشغيلها للخطوط الجوية المعينة الحق فى نقل ركاب وبضائع وبريد بين إقليم أحد الطرفين المتعاقدين وإقليم الطرف المتعاقد الآخر أو اقليم أى بلد ثالث .

٢ - لا تخول الفقرة الأولى من هذه المادة المؤسسات المعينة من أحد الطرفين المتعاقدين الحق فى نقل ركاب أو بضائع أو بريد بمقابل من نقطة فى اقليم الطرف المتعاقد الآخر الى نقطة أخرى فى نفس هذا الاقليم مهما كان مصدر هذا النقل أو مقصده النهائى .

(المادة السادسة)

١ — تتاح للمؤسسات المعينة من جانب كل من الطرفين المتعاقدين فرص عادلة ومتكافئة فى تشغيلها للطرق الجوية المعينة بين اقليميهما .

٢ — يكون الهدف الرئيسى للمؤسسات المعينة عند قيامها بتشغيل خطوطها الجوية توفير حمولة — بمعامل معقول — تتناسب مع حاجة النقل القائمة والممكن توقعها بطريقة مقبولة بين اقليم الطرف المتعاقد الذى عين المؤسسات وبين الجهات التى ينتهى اليها النقل .

٣ — يراعى عند تشغيل الخطوط الجوية المعينة من أى من الطرفين المتعاقدين أن يكون مجموع الحمولة التى تقدمها المؤسسات المعينة من الطرفين المتعاقدين على أى جزء من الطرق الجوية المعينة تقع احدى نهايتيه فى اقليم أى من الطرفين المتعاقدين مضافا اليها الحمولة التى تقدمها المؤسسات الأخرى التى تعمل على نفس هذا الجزء من الطريق متناسباً تناسبا معقولا مع حاجة الجمهور للنقل الجوى .

(المادة السابعة)

يجب ألا تسئ المؤسسات المعينة من أى من الطرفين المتعاقدين استعمال الحقوق الممنوحة لها أثناء تشغيلها الخطوط الجوية المعينة بحيث تضر بمصالح أية مؤسسة نقل تابعة للطرف المتعاقد الآخر وتقوم بالنقل على نفس الطريق أو جزء منه .

(المادة الثامنة)

تعفى من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وغيرها من الرسوم المماثلة التى يفرضها أى من الطرفين المتعاقدين فى اقليمه كميات الوقود وزيوت التشحيم التى تتموّن بها طائرات المؤسسات المعينة التابعة للطرف المتعاقد

الآخر فى ذلك الاقليم مع وجوب خضوعها فيما عدا هذا لاحكام التعليمات الجمركية المتبعة .

هذا علاوة على ما قضت به المادة ٢٤ من المعاهدة .

(المادة التاسعة)

على كل من الطرفين المتعاقدين أن يلزم مؤسساته المعينة بأن تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر مقدماً وفى أبدر وقت ممكن بصور من جداول مواعيد السفر وتعريفة الأجور وكذا كافة المعلومات الأخرى المشابهة المتعلقة بتشغيل الخطوط الجوية المعينة وبما يطرأ على كل منها من تعديلات .

(المادة العاشرة)

عند ما تدعو الحاجة الاقتصادية المتعلقة بالنقل الطوالى إلى استعمال طائرات مختلفة الحمولة فى المراحل المختلفة لطريق من الطرق الجوية المعينة ويتم تغيير طائرة بأخرى فى اقليم أحد الطرفين المتعاقدين يجب ألا ينطوى هذا التغيير على اخلال بالأحكام الواردة فى هذا الاتفاق بصدد الحمولة والنقل . وفى هذه الأحوال يجب أن يتسق اتصال الطائرتين بحيث تنتظر الطائرة الثانية وصول الطائرة الأولى إلا فى حالة القوة القاهرة .

ولا يجوز أن يجرى تغيير الطائرات فى اقليم أى من الطرفين المتعاقدين إلا بصدد الحركة العابرة القاصدة إلى ما وراء ذلك الاقليم وعلى أن يتم فى آخر مطار جمركى تغادره الطائرة .

(المادة الحادية عشر)

١ — تحدد أجور النقل فى مستوى معقول مع مراعاة جميع العوامل التى تشمل اقتصاديات التشغيل والربح المعقول ومميزات كل خط (بما فى ذلك السرعة ومستوى الراحة) ومع مراعاة الأجور المعمول بها لدى الموسسات الجوية الأخرى التى تعمل على الطريق أو على جزء منه .

٢ — تحدد الأجور التى تتقاضاها مؤسسات النقل الجوى المعينة بمقتضى هذا الاتفاق عن النقل على أى من الطرق المعينة بين اقليمى الطرفين المتعاقدين أو بين اقليم أحدهما واقليم دولة أخرى كالآتى :

(ا) وفقاً لقرارات أى منظمة لمؤسسات النقل الجوى تضم المؤسسات المعينة بمقتضى هذا الاتفاق وبشرط أن يقبلها كل من الطرفين المتعاقدين .

أو (ب) بالاتفاق بين المؤسسات المعينة من كلا الطرفين المتعاقدين لتشغيل الخطوط الجوية المعينة إذا لم تكن تلك المؤسسات أعضاء فى نفس المنظمة أو إذا لم تكن هناك قرارات مما نوه عنه فى الفقرة ٢ — أ السابقة ، على انه فى الحالات التى لا يعين فيها أحد الطرفين المتعاقدين مؤسسة للنقل الجوى للعمل على أى من الطرق الجوية المعينة ولم تحدد الأجور على هذا الطريق وفقاً للفقرة ٢ — أ فان لمؤسسات النقل الجوى المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر للقيام بالعمل على هذا الطريق أن تحدد الأسعار التى تتقاضاها .

٣ — يجب أن تعرض الأجور التى تحدد على هذا النحو على سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين للموافقة عليها وتصبح نافذة بعد مضى ثلاثين يوماً من ابلاغها لسلطات الطيران المذكورة ما لم تعلن احدى تلك السلطات عدم موافقتها عليها .

فى حالة عدم تحديد الأجور وفقاً للفقرة (٢) من هذه المادة أو فى حالة عدم موافقة سلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين على الأجور التى حددت طبقاً لهذه الفقرة فعلى الطرفين المتعاقدين محاولة الاتفاق على تحديدها وعليها اتخاذ مايلزم لتنفيذ ما يتفقا عليه وعند عدم الاتفاق يعالج الخلاف طبقاً للمادة (١٦) من هذا الاتفاق وحتى يسوى هذا الخلاف أما بالاتفاق أو بالتطبيق لحكم المادة السادسة عشر تظل الأجور المعمول بها سارية المفعول وعند عدم وجود أجور معمول بها يكون للمؤسسات صاحبة الشأن اقتضاء أجور معقولة .

(المادة الثانية عشر)

يسجل هذا الاتفاق لدى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى المشكلة بمقتضى المعاهدة .

(المادة الثالثة عشر)

تحقيقاً للتعاون الوثيق بين الطرفين المتعاقدين تقوم سلطات الطيران لديهما بالتشاور عند طلب أى من تلك السلطات بغرض ضمان مراعاة القواعد وتنفيذ الأحكام المنصوص عليها فى هذا الاتفاق وتتبادلان المعلومات اللازمة لذلك .

(المادة الرابعة عشر)

إذا أصبحت معاهدة متعددة الأطراف بشأن النقل الجوى الدولى المنتظم سارية المفعول بالنسبة لكل من الطرفين المتعاقدين فيعدل هذا الاتفاق بما يتفق مع أحكام المعاهدة المذكورة .

(المادة الخامسة عشر)

إذا رغب أى من الطرفين المتعاقدين فى تعديل النصوص الواردة فى ملحق هذا الاتفاق فله أن يطلب الدخول فى مشاورات مباشرة بين سلطات

الطيران لدى الطرفين المتعاقدين ويجب بدء هذه المشاورات فى خلال ستين يوماً من تاريخ الطلب ويبدأ العمل بما تتفق عليه هذه السلطات من تعديلات بعد تأييدها بمذكرات متبادلة بالطريق الدبلوماسى .

(المادة السادسة عشر)

مع عدم الإخلال بأحكام المادة السابعة عشر من هذا الاتفاق .

١ — إذا نشأ أى خلاف بين الطرفين المتعاقدين على تفسير أو تطبيق هذا الاتفاق فعليهما أولا محاولة فض هذا الخلاف بطريق المفاوضات المباشرة .

٢ — فاذا لم يصل الطرفان المتعاقدان إلى تسوية الخلاف بالمفاوضات :

(ا) جاز لهما الاتفاق على احالة موضوع الخلاف إلى هيئة تحكيم أو أى شخص أو هيئة أخرى يعيناها للفصل فيه .

(ب) فاذا لم يتفقا على التحكيم أو إذا اتفقا عليه ولم يتفقا على تشكيل هيئة المحكمين خلال ثلاثين يوماً يكون لأى منهما أن يرفع الخلاف إلى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى ليفصل فيه .

٣ — يتعهد الطرفان المتعاقدان بتنفيذ القرارات التى تصدر وفقاً للفقرة (٢) من هذه المادة .

٤ — إذا لم ينفذ أحد الطرفين المتعاقدين أو أية مؤسسة معينة من جانب أحد الطرفين المتعاقدين الحكم الصادر طبقاً للفقرة الثانية من هذه المادة فللطرف المتعاقد الآخر أن يحد أو يوقف أو يلغى الحقوق التى منحها — بمقتضى هذا الاتفاق — للطرف المتعاقد المقصر أو للمؤسسات المعينة من قبل هذا الطرف أو للمؤسسة المعينة المقصرة .

(المادة السابعة عشر)

لأى من الطرفين المتعاقدين فى أى وقت يشاء أن يعلن الطرف المتعاقد الآخر برغبته فى انهاء هذا الاتفاق على أن يبلغ هذا الاعلان فى نفس الوقت إلى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى .

وفى هذه الحالة ينتهى العمل بهذا الاتفاق بعد مضى اثنى عشر شهرا من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للإعلان إلا إذا كان الاعلان بالانهاء قد سحب بالاتفاق بين الطرفين المتعاقدين قبل انقضاء هذه المدة . فاذا لم يقر الطرف المتعاقد الآخر باستلامه للإعلان يعتبرانه قد تسلمه بعد مضى أربعة عشر يوما من تاريخ استلام مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى لهذا الاعلان .

(المادة الثامنة عشر)

١ — فيما يتعلق بتطبيق هذا الاتفاق يقصد بعبارة « سلطات الطيران » بالنسبة للحكومة المصرية مدير عام مصلحة الطيران المدنى فى الوقت الحالى أو أى شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بوظائفه الحالية وبالنسبة للحكومة التركية وزارة المواصلات أو أى شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بوظائف هذه الوزارة .

٢ — يقصد بعبارة « المؤسسات المعينة » موسسات النقل الجوى التى تعينها سلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين للعمل على الخطوط الجوية المعينة والتى أخطرت عنها كتابة سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر .

٣ — يعتبر الملحق لهذا الاتفاق جزءا منه وكل اشارة إلى الاتفاق تعنى أيضاً الإشارة إلى الملحق إلا إذا نص صراحة على غير هذا .

(المادة التاسعة عشر)

يبدأ نفاذ هذا الاتفاق بمجرد ابلاغ كل من الطرفين المتعاقدين الطرف الآخر باستيفاء اجراءاته الدستورية .

اثباتا لذلك وقع المندوبون المفوضون بما لهم من سلطة مخولة من حكوماتهم على هذا الاتفاق ووضعوا عليه أختامهم .

حرر فى أنقرة فى اليوم ١٢ ابريل سنة ١٩٥٠ باللغتين العربية والتركية ولكل من النصين حجية واحدة .

ملحق (١)

١ – للمؤسسات التى تعينها الحكومة المصرية حق تشغيل خطوط جوية على كل من الطرق المعينة فى كلا الاتجاهين والهبوط فى تركيا لأغراض تجارية فى النقط المبينة فى هذه الفقرة :

(ا) الطرق المنتهية فى تركيا .

(١) نقط فى مصر – حلب – اسطنبول .

(٢) نقط فى مصر – نيقوسيا و/ أو أنقره – اسطنبول .

(٣) نقط فى مصر – رودس و/ أو أثينا – اسطنبول

(ب) الطرق التى تعبر تركيا :

(١) نقط فى مصر – نيقوسيا أو حلب – و/ أو أنقره – اسطنبول – أثينا – و/ أو رودس – نقط فى مصر .

(٢) نقط فى مصر – رودس و/ أو أثينا – اسطنبول – و/ أو أنقرة – نيقوسيا أو حاب – نقط فى مصر .

٢ – للمؤسسات التى تعينها الحكومة التركية حق تشغيل خطوط جوية على كل من الطرق المعينة فى كلا الاتجاهين والهبوط فى مصر لأغراض تجارية فى النقط المبينة فى هذه الفقرة :

(١) نقط فى تركيا – بيروت و/ أو دمشق – القاهرة .

(٢) نقط فى تركيا – حلب – دمشق و/ أو بيروت – القاهرة .

(المادة التاسعة عشر)

يبدأ نفاذ هذا الاتفاق بمجرد ابلاغ كل من الطرفين المتعاقدين الطرف الآخر باستيفاء اجراءاته الدستورية .

اثباتا لذلك وقع المندوبون المفوضون بما لهم من سلطة مخولة من حكوماتهم على هذا الاتفاق ووضعوا عليه أختامهم .

حرر فى أنقرة فى اليوم ١٢ ابريل سنة ١٩٥٠ باللغتين العربية والتركية ولكل من النصين حجية واحدة .

ملحق (ب)

إذا لم يكن للمؤسسات التى عينها أحد الطرفين المتعاقدين فى اقليم الطرف المتعاقد الآخر مكاتب خاصة بها تؤدى بواسطة موظفيها الخدمات الخاصة بالحركة فيجوز لهذا الطرف الآخر أن يطلب من تلك الموسسات أن تعهد بمثل هذه الأعمال إلى مؤسسة تحمل جنسيته و توافق عليها سلطات الطيران لديه .

قانون رقم ١٢٨ لسنة ١٩٥٠

بالموافقة على اتفاق النقل الجوى المنتظم بين مصر واليونان

الموقع بالقاهرة فى ٢٤ ابريل سنة ١٩٥٠

نحن . . .

قرر مجلس الشيوخ ومجلس النواب القانون الآتى نصه ، وقد صدقنا صدقنا عليه واصدرناه :

مادة وحيدة ؛ وفق على اتفاق النقل الجوى المنتظم بين مصر واليونان الموقع بالقاهرة فى ٢٤ ابريل سنة ١٩٥٠ والملحق نصه بهذا القانون .

نأمر بأن يبصم هذا القانون بخاتم الدولة ، وأن ينشر فى الجريدة الرسمية . وينفذ هذا القانون من قوانين الدولة .

صدر فى ١٧/٨/١٩٥٠

الوقائع المصرية فى ٢٦ أغسطس سنة ١٩٥٠ — العدد ٨٤

ثم صدر مرسوم الاصدار بالعدد رقم ١٠٤ بتاريخ ٢٨/١٢/١٩٥٣ ومعه نص الاتفاق . كذلك نشر بالعدد ١٠٤ من الوقائع المصرية باللغة الافرنجية .

(ض.ص)

٧ ـ اتفاق

بشأن النقل الجوى المنتظم بين مصر واليونان[١]

(وقع فى ٢٤-٤-١٩٥٠)

بما أن الحكومة الملكية المصرية والحكومة الملكية اليونانية المشار اليهما فيما بعد بعبارة «الطرفين المتعاقدين» طرفان فى معاهدة الطيران المدنى الدولى الموقعة بشيكاغو فى ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤ المشار اليها فيما بعد بلفظ «المعاهدة».

ولما كان من المرغوب فيه تنظيم المواصلات الجوية الدولية بطريقة مأمونة ومنسقة والعمل جهد استطاعتهما على انماء التعاون الدولى فى هذا السبيل.

ورغبة فى تنشيط النقل الجوى الدولى بأقل الأجور التى تتفق وقواعد الاقتصاد السليمة كوسيلة لانماء حسن التفاهم والمودة بين الشعبين وتأمينا للفوائد العديدة غير المباشرة لهذا النوع من النقل لصالح البلدين ورغبة فى عقد اتفاق يهدف إلى ترقية النقل التجارى المنتظم بين اقليميهما والى ماوراءهما فقد عينا مندوبيهما المفوضين الموقعين أدناه لهذا الغرض. والذين وافقوا — بناء على تفويض من حكومتيهما — على مايأتى :

(المادة الأولى)

١ — يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف الآخر الحق فى تشغيل الخطوط الجوية المبينة فى الملحق لهذا الاتفاق (والتى سيطلق عليها

---

(١) تم التصديق عليه بالقانون رقم ١٢٨ لسنة ١٩٥٠ فى ١٧/٨/١٩٥٠ ومنشور فى الوقائع المصرية رقم ٨٤ فى ٢٦/٨/١٩٥٠ ثم صدر مرسوم الاصدار فى ٢٢/٥/١٩٥٢ ونشر فى الوقائع رقم ١٠٤ فى ٢٨/١٢/١٩٥٣ . وتجد نصوص الاتفاق باللغة الانجليزية فى مجموعة التشريعات تطيران المصرية النسخة الأفرنجية طبعة سنة ١٩٥٤ وتاريخ بدأ نفاذه ١٢/٤/١٩٥٢ وسجل بالمنظمة الدولية تحت رقم ٩٣٤ . (ض ص)

فيما بعد « الخطوط الجوية المعينة) وذلك على الطرق المبينة بالملحق المذكور (والتى سيطلق عليها فيما بعد « الطرق الجوية المعينة ») .

٢ — يمكن البدء فى تشغيل أى من الخطوط الجوية المنتظمة أو جزء منه فورا أو فى تاريخ لاحق وفقا لرغبة الطرف المتعاقد الذى منحت له هذه الحقوق بشرط مراعاة أحكام هذا الاتفاق .

(المادة الثانية)

١ — على كل من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابة باسم مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوى [illegible]عينها لتشغيل الخطوط الجوية المعينة وفقا لهذا الاتفاق .

٢ — على الطرف المتعاقد الآخر عند استلامه هذا الاخطار أن يصدر ترخيص التشغيل اللازم للمؤسسات المعينة دون أى تأخير لامبرر له وذلك مع مراعاة أحكام الفقرة الثالثة من هذه المادة والمادة الثالثة من هذا الاتفاق .

٣ — يجوز لسلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين قبل أن تصدر ترخيص التشغيل لاحدى المؤسسات التى عينها الطرف المتعاقد الآخر أن تطلب من تلك المؤسسة اثبات أنه تتوافر فيها الشروط التى تتطلبها القوانين والقواعد واللوائح التى تطبقها عادة هذه السلطات على تشغيل الخطوط الجوية المنتظمة بشرط ألا تكون أحكام هذه القوانين والقواعد واللوائح متعارضة مع أحكام المعاهدة أو أحكام هذا الاتفاق .

٤ — بعد استيفاء أحكام الفقرتين الأولى والثانية من هذه المادة يجوز للمؤسسات التى عينت وصدر لها ترخيص التشغيل على هذا النحو أن تبدأ العمل على الخطوط الجوية المعينة فى أى وقت .

(المادة الثالثة)

١ — يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق عدم الموافقة على تعيين الطرف المتعاقد الآخرلمؤسسة نقل جوى وكذلك وقف أوالغاء الحقوق المبينة فى المادة الخامسة من هذا الاتفاق بالنسبة لموسسة نقل جوى معينة و فى فرض مايراه ضروريا من شروط يجب على المؤسسة اتباعها للتمتع بهذه الحقوق فى أية حالة لا يقتنع فيها بأن جزءا هاما . . من ملكية هذه الموسسة وادارتها الفعلية فى يد الطرف المتعاقد الآخر الذى عينها أوفى يد رعاياه .

٢ — يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق وقف تمتع أية مؤسسة نقل جوى بالحقوق المبينة فى المادة الخامسة من هذا الاتفاق وبفرض مايراه ضروريا من شروط يجب عليها اتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك فى حالة تقصير المؤسسة فى اتباع القوانين والقواعد واللوائح المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الذى منح الحقوق أوفى حالة عدم قيام المؤسسة بالتزاماتها طبقا لهذا الاتفاق .

ولايتخذ هذا الإجراء الفردى — على أى حال — قبل اعلان الطرف المتعاقد الآخر بالعزم على ذلك وفشل المشاورات بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين فى الوصول إلى اتفاق فى مدى ثلاثين يوما من تاريخ الاخطار المذكور.

(المادة الرابعة)

١ — تسرى القوانين والقواعد واللوائح المعمول بها لدى أحد الطرفين المتعاقدين وعلى الخصوص مايتعلق منها بدخول الطائرات التى تعمل فى الملاحة الجوية الدولية إلى اقليمه أو بمغادرتها له أوالمتعلقة بتشغيل هذه الطائرات أوملاحتها على طائرات مؤسسات النقل الجوى التابعة للطرف المتعاقد الآخر أثناء وجودها فى ذلك الاقليم .

٢ — تسرى القوانين والقواعد واللوائح المعمول بها لدى أحد الطرفين المتعاقدين وعلى الخصوص مايتعلق منها بدخول اقليمه أو مغادرته بالنسبة لركاب وطاقم الطائرات والبضائع التى تحملها (كقوانين الدخول والخروج والهجرة وجوازات السفر والجمارك والحجر الصحى ونظم العملة) على طائرات الموسسات التى يعينها الطرف المتعاقد الآخر فى داخل اقلم الطرف المتعاقد الأول .

(المادة الخامسة)

١ — مع مراعاة أحكام المادتين السادسة والسابعة من هذا الاتفاق يمنح كل من الطرفين المتعاقدين المؤسسات المعينة من الطرف المتعاقد الآخر عند تشغيلها للخطوط الجوية المعينة الحق فى نقل ركاب وبضائع وبريد بين اقليم أحد الطرفين المتعاقدين واقليم الطرف المتعاقد الآخر أو اقليم أى بلد ثالث

٢ — لاتخول الفقرة الأولى من هذه المادة المؤسسات المعينة من أحد الطرفين المتعاقدين الحق فى نقل ركاب أو بضائع أو بريد بمقابل من نقطة واقعة فى اقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة أخرى فى نفس هذا الاقليم مهما كان مصدر هذا النقل أو مقصده النهائى.

(المادة السادسة)

١ — تتاح للمؤسسات المعينة من جانب كل من الطرفين المتعاقدين فرص عادلة ومتكافئة فى تشغيلها للطرق الجوية المعينة بين اقليمهما .

٢ — يكون الهدف الرئيسى للمؤسسات المعينة عند قيامها بتشغيل خطوطها الجوية توفير حمولة بمعامل معقول تتناسب مع حاجة النقل القائمة والممكن توقعها بطريقة مقبولة بين اقليم الطرف المتعاقد الذى المؤسسات وبين الجهات التى ينتهى اليها هذا النقل .

٣ — يراعى عند تشغيل الخطوط الجوية المعينة من أى من الطرفين المتعاقدين أن يكون مجموع الحمولة التى تقدمها المؤسسات المعينة من الطرفين المتعاقدين على اى جزء من الطرق الجوية المعينة تقع احدى نهايته فى اقليم أى من الطرفين المتعاقدين مضافا اليها الحمولة التى تقدمها المؤسسات الأخرى على نفس الجزء من الطريق متناسبا تناسبا معقولا مع حاجة الجمهور للنقل الجوى .

(المادة السابعة)

يجب ألاتسىء المؤسسات المعينة من أى من الطرفين المتعاقدين استعمال الحقوق الممنوحة لها أثناء تشغيلها الخطوط الجوية المعينة بحيث تضر بمصالح أية مؤسسة نقل جوى تابعة للطرف المتعاقد الآخر وتقوم بالنقل على نفس الطريق الجوى أوجزء منه .

(المادة الثامنة)

تعفى من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وغيرها من الرسوم المماثلة التى يفرضها أى من الطرفين المتعاقدين فى اقليمه كميات الوقود وزيوت التشحيم التى تتمون بها طائرات المؤسسات المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر فى ذلك الاقليم مع وجوب خضوعها فيا عداهذا الاحكام التعليمات الجمركية المتبعة — هذا علاوة على ماقضت به المادة ٢٤ من المعاهدة .

(المادة التاسعة)

١ — على كل من الطرفين المتعاقدين أن يلزم مؤسساته المعينة بأن تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر مقدما وفى أبدر وقت ممكن بصور من جداول مواعيد السفر وتعريفة الأجور وكذا بكافة المعلومات الأخرى المشابهة المتعلقة بتشغيل الخطوط الجوية المعينة وبما يطرأ على كل منها من تعديلات .

٢ — على كل من الطرفين المتعاقدين أن يلزم مؤسسات المعينة بأن تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر باحصاءات عن حركة النقل الفعلى على خطوطها الجوية المعينة إلى ومن وعبر اقليم هذا الطرف المتعاقد الآخر مبينا بها بداية ونهاية النقل .

(المادة العاشرة)

عندما تدعو الحاجة الاقتصادية المتعلقة بالنقل الطوالى الى استعمال طائرات مختلفة الحمولة فى المراحل المختلفة لطريق من الطرق الجوية المعينة ويتم تغيير طائرة بأخرى فى اقليم أحد الطرفين المتعاقدين يجب ألا ينطوى هذا التغيير على اخلال بالأحكام الواردة فى هذا الاتفاق بصدد الحمولة والنقل . وفى هذه الأحوال يجب أن ينسق اتصال الطائرتين بحيث تنتظر الطائرة الثانية وصول الطائرة الأولى الا اذا حالت دون ذلك ضرورات فنية .

(المادة الحادية عشر)

١ — تحدد أجور النقل فى مستوى معقول مع مراعاة جميع العوامل التى تشمل اقتصاديات التشغيل والربح المعقول ومميزات كل خط (بما فى ذلك السرعة ومستوى الراحة) ومع مراعاة الأجور المعمول بها لدى المؤسسات الجوية المنتظمة الأخرى التى تعمل على الطريق أو على جزء منه .

٢ — تحدد الأجور التى تتقاضاها موسسات النقل الجوى المعينة بمقتضى هذا الاتفاق عن النقل على أى من الطرق المعينة بين اقليمى الطرفين أو بين اقليم أحدهما واقليم دولة أخرى كالآتى :

(ا) وفقا لقرارات أى منظمة لمؤسسات النقل الجوى تضم المؤسسات المعينة بمقتضى هذا الاتفاق وبشرط أن يقبلها كل من الطرفين المتعاقدين .

أو (ب) بالاتفاق بين المؤسسات صاحبة الشأن المعينة من كلا الطرفين المتعاقدين اذا لم تكن تلك المؤسسات أعضاء فى نفس المنظمة أو اذا لم تكن هناك قرارات مما نوه عنه فى الفقرة (١) السابقة .

٣ — يجب أن تعرض الأجور التى تحدد على هذا النحو على سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين للموافقة عليها وتصبح نافذة بعد مضى ثلاثين يوما من ابلاغها لسلطات الطيران المذكورة مالم تعلن احدى تلك السلطات عدم موافقتها عليها .

٤ — فى حالة عدم تحديد الأجور وفقاً للفقرة الثانية من هذه المادة أو فى حالة عدم موافقة سلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين على الأجور التى حددت طبقاً لهذه الفقرة فعلى الطرفين المتعاقدين محاولة الاتفاق على تحديدها وعليهما اتخاذ مايلزم لتنفيذ ما اتفقا عليه . وعند عدم الاتفاق يعالج الخلاف طبقاً للمادة السادسة عشر من هذا الاتفاق .

وحتى يسوى هذا الخلاف بالاتفاق أو بالتطبيق لحكم المادة السادسة عشر تظل الأجور المعمول بها سارية المفعول .

(المادة الثانية عشر)

يسجل هذا الاتفاق لدى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى المشكل بمقتضى المعاهدة .

(المادة الثالثة عشر)

تحقيقاً للتعاون الوثيق بين الطرفين المتعاقدين تقوم سلطات الطيران لديهما بالتشاور عند طلب أى من تلك السلطات بغرض ضمان مراعاة

وتنفيذ الأحكام المنصوص عليها فى هذا الاتفاق وتتبادلان المعلومات اللازمة لذلك .

(المادة الرابعة عشر)

اذا أصبحت معاهدة متعددة الأطراف بشأن النقل الجوى الدولى سارية المفعول بالنسبة لكل من الطرفين المتعاقدين فيعدل هذا الاتفاق بما يتفق مع أحكام المعاهدة المذكورة .

(المادة الخامسة عشر)

اذا رغب أى من الطرفين المتعاقدين فى تعديل النصوص الواردة فى ملحق هذا الاتفاق فله أن يطلب الدخول فى مشاورات مباشرة بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين ويجب بدء هذه المشاورات فى خلال ستين يوما من تاريخ الطلب ويبدأ العمل بما تتفق عليه هذه السلطات من تعديلات بعد تأييدها بمذكرات متبادلة بالطريق الدبلوماسى .

(المادة السادسة عشر)

١ — مع عدم الاخلال بأحكام المادة السابعة عشر من هذا الاتفاق . اذا نشأ أى خلاف بين الطرفين المتعاقدين على تفسير أو تطبيق هذا الاتفاق فعليهما أولا محاولة فض هذا الخلاف بطريق المفاوضات المباشرة .

٢ — فاذا لم يصل الطرفان المتعاقدان الى تسوية الخلاف بالمفاوضات المباشرة فى مدى تسعين يوما من بدء اثارة الخلاف من أى من الطرفين المتعاقدين :

(ا) جاز لهما بالاتفاق على احالة موضوع الخلاف الى هيئة تحكيم أو أى شخص أو هيئة أخرى يعينانها للفصل فيه .

(ب) فاذا لم يتفقا على التحكيم أو اذا اتفقا عليه ولم يتفقا على تشكيل هيئة المحكمين خلال ثلاثين يوما يكون لأى منهما أن يرفع الخلاف الى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى للفصل فيه .

٣ — لأى من الطرفين المتعاقدين أن يطلب الى هيئة التحكيم أو مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى — حسب الأحوال — أن يقرر فى مدى ثلاثين يوما من تاريخ الطلب ما يجب اتخاذه من اجراءات مؤقتة للمحافظة على حقوق الطرفين المتعاقدين .

٤ — يتعهد الطرفان المتعاقدان بتنفيذ أى قرار مؤقت أو حكم نهائى يصدر وفقاً للفقرتين ٢ و ٣ من هذه المادة .

٥ — اذا لم ينفذ أحد الطرفين المتعاقدين أو أية مؤسسة معينة من جانب أحد الطرفين المتعاقدين الحكم الصادر طبقاً للفقرة الثانية أو القرار المؤقت الصادر طبقا للفقرة الثالثة من هذه المادة فللطرف الآخر إن يحد أو يوقف أو يلغى الحقوق التى منحها — بمقتضى هذا الاتفاق للطرف المتعاقد المقصر أو للمؤسسات المعينة من قبل هذا الطرف أو للمؤسسة المعينة المقصرة .

(المادة السابعة عشر)

لأى من الطرفين المتعاقدين فى أى وقت يشاء أن يعلن الطرف المتعاقد الآخر برغبته فى انهاء هذا الاتفاق على أن يبلغ هذا الاعلان فى نفس الوقت الى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى — وفى هذه الحالة ينتهى العمل بهذا الاتفاق بعد مضى اثنى عشر شهراً من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للاعلان إلا اذا كان الاعلان بالانهاء قد سحب بالاتفاق بين الطرفين المتعاقدين قبل انقضاء هذه المدة . فاذا لم يقر الطرف المتعاقد الآخر باستلامه للإعلان يعتبر أنه قد تسلمه

بعد مضى أربعة عشر يوما من تاريخ استلام مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى لهذا الإعلان .

(المادة الثامنة عشر)

١ — فيما يتعلق بتطبيق هذا الاتفاق يقصد بعبارة « سلطات الطيران » بالنسبة للحكومة الملكية المصرية مدير عام مصلحة الطيران المدنى فى الوقت الحالى أو أى شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بوظائفه الحالية وبالنسبة للحكومة الملكية اليونانية مدير عام الطيران المدنى أو أى شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بوظائفه الحالية .

٢ — يقصد بعبارة « المؤسسات المعينة » مؤسسات النقل الجوى التى تعينها سلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين للعمل على الخطوط الجوية المعينة والتى أخطرت عنها كتابة سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر .

٣ — يعتبر الملحق لهذا الاتفاق جزءاً منه وكل اشارة الى الاتفاق تعنى أيضا الإشارة الى الملحق إلا اذا نص صراحة على غير هذا .

(المادة التاسعة عشر)

يبدأ تنفيذ هذا الاتفاق بمجرد ابلاغ كل من الطرفين المتعاقدين الطرف الآخر باستيفاء اجراءاته الدستورية .

إثباتا لذلك وقع المندوبون المفوضون بما لهم من سلطة مخولة من حكوماتهم على هذا الاتفاق ووضعوا عليه أختامهم .

حرر فى مصر فى يوم ٢٤ من شهر بريل سنة ١٩٥٠ باللغات العربية واليونانية والانجليزية ولكل من هذه النصوص حجية واحدة .

ملحق (١)

١ — للمؤسسات التى تعينها الحكومة الملكية المصرية حق تشغيل خطوط جوية على كل من الطرق المعينة المبينة فيما يلى فى كلا الاتجاهين والهبوط فى اليونان لأغراض تجارية فى النقط المبينة فى هذه الفقرة .

(ا) الطرق التى تنتهى فى الأراضى اليونانية :

(١) نقط فى مصر — اثينا .

(٢) نقط فى مصر — رودس و/أو أثينا .

(ب) الطرق التى تعبر الأراضى اليونانية :

نقط فى مصر — اثينا — روما — باريس .

(٢) نقط فى مصر — اثينا — نابولى و/أو نيس ومرسيليا — جنيف — وما ورائها .

(٣) نقط فى مصر — نيقوسيا أو حلب — و/أوانقره — استانبول — اثينا — و/أو رودس — نقط فى مصر .

٢ — للمؤسسات التى تعينها الحكومة الملكية اليونانية حق تشغيل خطوط جوية على كل من الطرق المعينة المبينة فيما يلى فى كلا الاتجاهين والهبوط فى مصر لأغراض تجارية فى النقط المبينة فى هذه الفقرة .

(ا) الطرق التى تنتهى فى الأراضى المصرية :

(١) نقط فى اليونان — الاسكندرية .

(٢) نقط فى اليونان — الاسكندرية — و/أو القاهرة . —

(٣) نقط فى اليونان — نيقوسيا — الاسكندرية و/أوالقاهرة.

(ب) الطرق التى تعبر الأراضى المصرية :

١ — نقط فى اليونان — نيقوسيا — بيروت — نقط متوسـ
(يتفق عليها فيما بعد) — القاهرة و أو الاسكندرية —
نقط فى اليونان .

٢ — نقط فى اليونان — الاسكندرية و أو القاهرة —
الاقصر أو وادى حلفا — الخرطوم أو بور سودان
الى ماوراء ذلك فى اتجاه جنوبى الى نقط يتفق عليها
فيما بعد .

ملحق (ب)

اذا لم يكن للمؤسسات التى عينها أحد الطرفين المتعاقدين فى اقليم الطرف المتعاقد الآخر مكاتب خاصة بها تؤدى بواسطة موظفيها الخدمات الخاصة بالحركة فلهذه المؤسسات حرية اختيار منشأة تسند اليها القيام بتلك الخدمات بشرط أن تكون معتمدة من سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر وتحمل جنسية تلك السلطات .

قانون رقم ١٨٨ لسنة ١٩٥٠

بالموافقة على اتفاق النقل الجوى المنتظم بين مصر وسويسرا

الموقع بالقاهرة فى فى ١٥ مايو سنة ١٩٥٠

نحن . . .

قرر مجلس الشيوخ ومجلس النواب القانون الآتى نصه ، وقد صدقنا عليه وأصدرناه :

مادة وحيدة : ووفق على اتفاق النقل الجوى المنتظم بين مصر وسويسرا الموقع بالقاهرة فى ١٥ مايو سنة ١٩٥٠ والملحق نصه بهذا القانون .

نأمر بأن يبصم هذا القانون بخاتم الدولة ، وأن ينشر فى الجريدة الرسمية وينفذ كقانون من قوانين الدولة .

صدر بقصر القبة فى ١٥ ربيع الأول سنة ١٣٧٠ (٢٥ ديسمبر سنة ١٩٥٠)

الوقائع المصرية فى ٢٨ ديسمبر سنة ١٩٥٠ — العدد ١٢٢

٨ – اتفاق

بشأن النقل الجوى المنتظم بين مصر وسويسرا[١]

(وقع فى ١٥/٥/١٩٥٠)

بما أن حكومة المملكة المصرية ومجلس الاتحاد السويسرى المشار اليهما فيما بعد بعبارة (الطرفين المتعاقدين » طرفان فى المعاهدة الدولية للطيران المدنى الموقعة بشيكاغو فى ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤ المشار اليها فيما بعد بلفظ « المعاهدة » .

ولما كان من المناسب تنظيم المواصلات الجوية المنتظمة بينهما بطريقة مأمونة ومنسقة مع العمل جهد استطاعتهما على انماء التعاون بينهما فى هذا النطاق .

أصبح من الضرورى — تبعاً لذلك — عقد اتفاق ينظم النقل الجوى المنتظم بين الاقليمين المصرى والسويسرى وما وراءهما .

وقد عينا مندوبين عنهما وفوضاهم فى ذلك فاتفقوا على ما يأتى :

(المادة الأولى)

(ا) يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المبينة فى هذا الاتفاق لتشغيل خطوط جوية دولية (سيطلق عليها فيما يلى «الخطوط الجوية المعينة») وذلك على الطرق المبينة بالملحق (التى سيطلق عليها فيما يلى « الطرق الجوية المعينة ») .

---

(١) تم التصديق عليه بالقانون رقم ١٨٨ لسنة ١٩٥٠ فى ٢٥/١٢/١٩٥٠ منشور فى الوقائع المصرية رقم ١٢٢ فى ٢٨/١٢/١٩٥٠ ، ثم صدر مرسوم الاصدار فى ١٩/٣/١٩٥١ منشور وقائع مصرية رقم ٢٧ فى ٢٦/٣/١٩٥١ ونشر أيضا باللغة الفرنسية فى الوقائع المصرية النسخة الأفرنجية من نفس عدد وقائع الاصدار ثم بدأ نفاذه من ١/٢/١٩٥١ وسجل بالمنظمة الدولية برقم ٨٥٦ (ض ٠ ص)

(ب) يحدد كل من الطرفين المتعاقدين طبقاً لأحكام هذا الاتفاق تاريخ البدء فى تشغيل الخطوط الجوية المعينة ويجوز تشغيل أى خط كله أو جزء منه .

(المادة الثانية)

(ا) يخطر كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر كتابة باسم مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوى التى يعينها لتشغيل الخطوط الجوية المعينة (وسيطلق عليها فيما يلى « المؤسسات المعينة ») .

(ب) يصدر الطرف الآخر عند تسلم هذا الاخطار ترخيص التشغيل اللازم للمؤسسات المعينة دون أى تأخير لا مبرر له وذلك طبقاً لأحكام الفقرة (ج) من هذه المادة وأحكام المادة الثالثة من هذا الاتفاق .

(ج) ومع ذلك يجوز لسلطات الطيران المختصة بمنح الترخيص لدى أحد الطرفين المتعاقدين قبل أن تصدر ترخيص التشغيل للمؤسسات التى عينها الطرف الآخر أن تطلب من تلك المؤسسات اثبات أنه تتوافر فيها الشروط التى تتطلبها القوانين واللوائح التى تطبقها هذه السلطات على ألا تكون هذه القوانين واللوائح متعارضة مع أحكام المعاهدة أو أحكام هذا الاتفاق .

(المادة الثالثة)

يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق رفض اصدار ترخيص التشغيل لأية مؤسسة يعينها الطرف الآخر أو الغاء ترخيص يكون قد أصدره فى أية حالة لا يقوم فيها الدليل لديه على أن أغلبية ملكية هذه

المؤسسة وادارتها الفعلية فى يد رعايا أى من الطرفين المتعاقدين أو فى حالة عدم اتباع المؤسسة المعينة لأحكام القوانين واللوائح المشار اليها فى المادة الرابعة من هذا الاتفاق أو فى حالة عدم مراعاتها للشروط التى منحت بمقتضاها الحقوق المبينة فى هذا الاتفاق .

(المادة الرابعة)

(ا) تسرى القوانين واللوائح المعمول بها لدى أحد الطرفين المتعاقدين وعلى الخصوص ما يتعلق منها بدخول الطائرات التى تعمل فى الملاحة الجوية الدولية اقليمه أو مغادرته له أو طيرانها فوقه على طائرات المؤسسات المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر أثناء وجودها فى ذلك الاقليم .

(ب) تسرى القوانين واللوائح المعمول بها لدى أحد الطرفين المتعاقدين وعلى الخصوص ما يتعلق منها بدخول اقليمه أو مغادرته بالنسبة لركاب وطاقم الطائرات والبضائع التى تحملها وكذلك اجراءات الدخول ومغادرة الاقليم والهجرة وجوازات السفر والجمارك والحجر الصحى ونظم العملة على طائرات المؤسسات التى يعينها الطرف المتعاقد الآخر فى داخل اقليم الطرف المتعاقد الأول .

(ج) يخضع الركاب العابرين بأراضى أحد الطرفين المتعاقدين لرقابة مبسطة وتعفى الأمتعة والبضائع العابرة بأراضى أحد الطرفين المتعاقدين من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش والرسوم المماثلة .

(المادة الخامسة)

(ا) مع مراعاة أحكام المادتين السادسة والسابعة من هذا الاتفاق يمنح كل من الطرفين المتعاقدين للمؤسسات المعينة من الطرف

المتعاقد الآخر الحق فى أخذ وانزال ركاب وبضائع وبريد باقليمه سواء كانت قادمة من أو قاصدة إلى اقليم الطرف المتعاقد الآخر أو اقليم أى بلد ثالث يقع على الطرق الجوية المعينة .

(ب) ليس للمؤسسات المعينة من أحد الطرفين المتعاقدين — طبقاً للفقرة الأولى من هذه المادة — الحق فى نقل ركاب أو بضائع أو بريد بأجر من نقطة اقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة أخرى فى نفس هذا الاقليم مهما كان مصدر هذا النقل أو مقصده النهائى .

(المادة السادسة)

(أ) يجب أن تؤمن للمؤسسات المعينة من جانب الطرفين المتعاقدين فى تشغيلها للخطوط المعينة معاملة قويمة وعادلة .

(ب) الهدف الرئيسى لتشغيل الخطوط المعينة طبقاً لهذا الاتفاق هو توفير حمولة تتناسب مع الطلب العادى والذى يمكن توقعه مقدماً بشكل معقول للنقل الجوى الخارج من أو القادم إلى اقليم الطرف المتعاقد الذى عين مؤسسات النقل الجوى .

(ج) يجب أن تكون حمولة الطائرات التى تسيرها المؤسسات المعينة من كل من الطرفين المتعاقدين متناسبة تناسباً معقولا مع الطلب على النقل الجوى .

(المادة السابعة)

يجب ألا تسىء المؤسسات المعينة من أى من الطرفين المتعاقدين استعمال الحقوق الممنوحة لها اضراراً بمصالح أية مؤسسة نقل جوى تابعة للطرف المتعاقد الآخر تقوم بالنقل المنتظم على نفس الطريق الجوى أو جزء منه .

(المادة الثامنة)

تعفى من الرسوم الجمركية كميات الوقود وزيوت التشحيم التى تدخلها إحدى المؤسسات المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أو تمون بها طائراتها فى اقليم الطرف الآخر وتكون مخصصة فقط لاستهلاك تلك الطائرات وذلك مع وجوب خضوعها فيما عدا ذلك لأحكام التعليمات الجمركية المتبعة فى ذلك الاقليم .

هذا علاوة على الاعفاءات المنصوص عليها فى المادتين ١٥ ، ٢٤ من المعاهدة .

(المادة التاسعة)

(ا) على سلطات الطيران أو المؤسسة المعينة التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين أن تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر وفى أبدر وقت ممكن بالبيانات المتعلقة بتعريفة الأجور وجداول مواعيد السفر وبكافة المعلومات الأخرى الخاصة بتشغيل الخطوط الجوية المعينة وكذلك بكل ما يطرأ عليها من تعديل .

(ب) على سلطات الطيران أو المؤسسات المعينة التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين أن تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر بالاحصاءات المتعلقة بحركة النقل الفعلى على خطوطها الجوية إلى ومن وعبر اقليم هذا الطرف المتعاقد الآخر مبينا بها بداية ونهاية النقل

(المادة العاشرة)

عند ما تدعو الحاجة الاقتصادية إلى استعمال طائرات مختلفة الحمولة فى المراحل المختلفة لطريق من الطرق الجوية المعينة ويتم تغيير الطائرة فى اقليم أحد الطرفين المتعاقدين يجب ألا ينطوى هذا التغيير على اخلال بالأحكام الواردة فى هذا الاتفاق بصدد النقل والحمولة . وفى هذه الأحوال يجب أن ينسق اتصال الطائرتين وأن تنتظر الطائرة الثانية وصول الطائرة الأولى إلا فى حالات القوة القاهرة .

(المادة الحادية عشرة)

(ا) يجب أن تحدد أجور النقل على أساس معقول مع مراعاة جميع عوامل التقدير وعلى الخصوص اقتصاديات التشغيل والربح المعقول ومميزات كل خط (السرعة ومستوى الراحة) ومع مراعاة الأجور المعمول بها لدى المؤسسات الجوية الأخرى التى تعمل على الطريق المعين .

(ب) يجب أن تحدد الأجور للمؤسسات المعينة فيما يتعلق بالنقل بين إقليمى الطرفين المتعاقدين أو بين إقليم أحد الطرفين المتعاقدين واقليم أى بلد ثالث على الوجه الآتى وذلك بشرط موافقة الطرفين المتعاقدين .

١ — وفقا لقرارات أية منظمة تكون المؤسسات التى يعينها الطرفان المتعاقدان أعضاء فيها .

٢ — إذا لم تكن إحدى الموسسات المعينة من أى من الطرفين المتعاقدين عضوا فى مثل تلك المنظمة وكذلك إذا لم تكن هناك قرارات مما نوه عنها فى الفقرة (١) السابقة تحدد الأجور بالاتفاق بين المؤسسات المعينة من الطرفين المتعاقدين . على أنه فى

الحالات التى لا تعين فيها إحـدى الدول المتعاقدة مؤسسة للنقل الجوى للعمل على أحد الطرق الجوية المعينة ولم تحدد الأجور على هذا الطريق وفقاً للفقرة ب (١) من هذه المادة فان لمؤسسات النقل الجوى المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر للعمل على هذا الطريق أن تحدد الأسعار التى تتقاضاها .

(ج) يجب أن تعرض الأجور التى تحدد على هذا النحو على سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين للموافقة عليها . على أن تكون نافذة بعد مضى ثلاثين يوماً على ابلاغها للسلطات المذكورة إلا إذا أعلنت احدى تلك السلطات عدم موافقتها عليها قبل ذلك .

(د) فى حالة عدم اتفاق المؤسسات المعينة على تحديد الأجور وفقاً للفقرة (ب) (٢) من هذه المادة فعلى سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين بذل كل مجهود للوصول إلى اتفاق بينهما على تحديدها كما يجب أن يتخذ ما يلزم من الاجراءات لتنفيذ ما اتفقا عليه . أما إذا تعذر ذلك فيلجأ إلى التحكم طبقاً لأحكام المادة ١٥ من هذا الاتفاق .

وحتى يحل هذا الخلاف إما بالمفاوضات المباشرة أو وفقاً لأحكام المادة ١٥ من هذا الاتفاق فان الأجور المعمول بها تظل سارية المفعول وعند عدم وجود أصل لهذه الأجور فيمكن للمؤسسات المعنة فرض أجور معقولة.

(المادة الثانية عشرة)

يسجل هذا الاتفاق لدى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى المشكل بمقتضى المعاهدة .

(المادة الثالثة عشرة)

تحقيقاً للتعاون الوثيق بين الطرفين المتعاقدين تقوم سلطات الطيران لديهما بالتشاور من وقت لآخر بغرض ضمان حسن تطبيق القواعد والشروط المنصوص عنها فى هذا الاتفاق كما يتبادلان المعلومات اللازمة لهذا الغرض.

(المادة الرابعة عشرة)

إذا رغب أى الطرفين المتعاقدين فى تعديل الأحكام الواردة فى الملحق المرافق لهذا الاتفاق فله أن يطلب الدخول فى مشاورات بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين وفى هذه الحالة يجب أن تبدأ المشاورات فى خلال ستين يوماً من تاريخ الطلب وما تتفق عليه هذه السلطات من تعديلات يبدأ العمل بها بعد تأييدها بمذكرات متبادلة بالطريق الديلوماسى .

(المادة الخامسة عشرة)

مع عدم الاخلال بحكم المادة السابعة عشرة من هذا الاتفاق :

(ا) إذا نشأ أى خلاف بين الطرفين المتعاقدين على تفسير أو تطبيق هذا الاتفاق فعليهما أن يعملا جهدهما أولا للوصول إلى فض الخلاف عن طريق المفاوضات المباشرة بينهما .

(ب) وإذا لم تنتج هذه المفاوضات المباشرة خلال تسعين يوماً .

١ — يجوز للطرفين المتعاقدين احالة موضوع الخلاف إلى هيئة تحكيم أو أى شخص أو هيئة يتفقان عليها للفصل فيه .

٢ — إذا لم يتفق الطرفان المتعاقدان على اجراءات التحكيم أو على اختيار المحكمين خلال ثلاثين يوما فلكل من الطرفين أن يطلب إلى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى أن يفصل فى موضوع الخلاف .

(ج) يتعهد الطرفان المتعاقدان بتنفيذ القرارات التى تصدر وفقاً للفقرة (ب) من هذه المادة والا فلأى من الطرفين المتعاقدين أن يوقف أو يلغى أو يحد من الحقوق التى منحها بمقتضى هذا الاتفاق للطرف المتعاقد الآخر المقصر أو للمؤسسات المعينة من قبل هذا الطرف الأخير .

(المادة السادسة عشرة)

إذا ارتبط الطرفان المتعاقدان بمعاهدة متعددة الأطراف فيجب العمل على أن ينسق هذا الاتفاق مع أحكامها .

(المادة السابعة عشرة)

لكل من الطرفين المتعاقدين فى أى وقت أن ينقض هذا الاتفاق ويجب عليه أن يعلن ذلك إلى الطرف المتعاقد الآخر ويخطر به فى الوقت ذاته مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى .

ويعتبر العمل بهذا الاتفاق منتهيا بمرور اثنى عشر شهرا من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للاعلان إلا إذا كان هذا الاعلان بالانهاء قد سحب بموافقة هذا الطرف المتعاقد الآخر قبل انتهاء هذه المدة . وإذا لم يقر الطرف المتعاقد الذى أرسل إليه الاعلان باستلامه فانه يعتبر قد تسلمه بعد مضى أربعة عشر يوما من تاريخ تسلم مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى له .

(المادة الثامنة عشرة)

(ا) فيما يتعلق بتطبيق هذا الاتفاق يقصد بعبارة « سلطات الطيران » بالنسبة لمصر مدير عام مصلحة الطيران المدنى وبالنسبة لسويسرا مكتب الاتحاد للطيران (L'Office Federal de l'Air) أو فى الحالتين أى شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بوظائفهما الحالية .

(ب) يعتبر الملحق المرافق لهذا الاتفاق جزءا منه وكل إشارة إلى الاتفاق تعنى أيضاً الاشارة إلى الملحق إلا إذا نص صراحة على غير هذا .

(المادة التاسعة عشرة)

يعمل بهذا الاتفاق بمجرد قيام الحكومة المصرية بتبليغ مجلس الاتحاد السويسرى اتمام اجراءات التصديق عليه .

يشهد المندوبان الموقعان أدناه بتفويض من حكومتيهما بأنهما وقعا على هذا الاتفاق وختما عليه .

حرر بالقاهرة فى ١٥ مايو سنة ١٩٥٠ من صورتين باللغتين العربية والفرنسية ولكل منهما حجية واحدة .

عن الحكومة المصرية   عن مجلس الاتحاد السويسرى

ملحق (١)

أولا — يرخص للمؤسسات التى تعينها الحكومة المصرية بتشغيل خطوط جوية على الطرق الجوية المبينة فيما يلى ذهابا وايابا وكذلك بالهبوط فى سويسرا لأغراض تجارية فى النقط الموضحة فى هذه الفقرة .

(ا) الطرق التى تنتهى فى الأراضى السويسرية :

القاهرة و — أوالاسكندرية — نابولى و — أو نيس و — أو مرسيليا — جنيف .

(ب) الطرق التى تمر بالأراضى السويسرية وتعبرها :

القاهرة و — أوالاسكندرية — نابولى و — أو نيس و — أو مرسيليا — جنيف — لندن وما وراءها .

ثانيا — يرخص للمؤسسات التى يعينها مجلس الاتحاد السويسرى بتشغيل خطوط جوية على الطرق الجوية المبينة فيما يلى ذهابا وايابا وكذلك بالهبوط فى مصر لأغراض تجارية فى النقط الموضحة فى هذه الفقرة .

(ا) الطرق التى تنتهى فى الأراضى المصرية :

(١) زيوريخ و — أو جنيف إلى الاسكندرية و — أو القاهرة مع امكان الوقوف فى ميلانو أو روما وأثينا .

(٢) زيوريخ و — أو جنيف — مع امكان الوقوف فى تونس — طرابلس الغرب — العضم — الاسكندرية و — أو القاهرة .

(ب) الطرق التى تمر بالأراضى المصرية وتعبرها :

(١) زيوريخ و — أوجنيف — مع امكان الوقوف فى ميلانو أو روما وأثينا — الاسكندرية و — أو القاهرة — إلى البصرة و — أوعبدان و — أو الكويت و — أو الظهران وما وراءها من جهة .

أو إلى الاسكندرية و — أو القاهرة — الخرطوم و أو نيروبى وما وراءها من جهة أخرى .

(٢) زيوريخ و — أوجنيف — مع امكان الوقوف فى تونس وطرابلس الغرب والعضم — الاسكندربة و — أو القاهرة إلى البصرة و — أو عبدان و — أو الكويت و — أو الظهران وما وراءها من جهة أو إلى الاسكندرية و أو القاهرة — الخرطوم و — أو نيروبى وما وراءها من جهة أخرى .

ملحق (ب)

إذا لم تقم المؤسسات التى عينها أحد الطرفين المتعاقدين بأداء الخدمات الخاصة بما ينقل على طائراتها فى اقليم الطرف الآخر بواسطة موظفيها ومكاتبها الخاصة بها فيجوز لهذا الطرف الآخر أن يطلب إلى تلك المؤسسات أن تعهد بمثل هذه الأعمال كحجز المحلات والخدمات على الأرض إلى مؤسسة تحمل جنسيته تعتمدها سلطات الطيران لديه .

قانون رقم ١٢٩ لسنة ١٩٥٠

بالموافقة على اتفاق النقل الجوى المنتظم بين مصر وايطاليا

الموقع بالقاهرة فى ٢٥ مايو سنة ١٩٥٠

نحن . . .

قرر مجلس الشيوخ ومجلس النواب القانون الآتى نصه ، وقد صدقنا عليه وأصدرناه :

مادة وحيده : ووفق على اتفاق النقل الجوى المنتظم بين مصر وايطاليا الموقع بالقاهرة فى ٢٥ مايو سنة ١٩٥٠ ، والملحق نصه بهذا القانون .

نأمر بأن يبصم هذا القانون بخاتم الدولة ، وأن ينشر فى الجريدة الرسمية ، وينفذ كقانون من قوانين الدولة .

صدر بقصر رأس التين فى ٣ ذى القعده سنة ١٣٦٩ (١٧ أغسطس سنة ١٩٥٠)

الوقائع المصرية فى ٢٦ أغسطس سنة ١٩٥٠ — العدد ٨٤

٩ ـ اتفاق

بشأن النقل الجوى المنتظم بين مصر وايطاليا [1]

(وقع فى ١٩٥٠/٥/٢٥)

بما أن الحكومة المصرية والحكومة الايطالية المشار اليهما فيما بعد بعبارة « الطرفين المتعاقدين » طرفان فى المعاهدة الدولية للطيران المدنى الموقعة بشيكاغو فى ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤ المشار اليها فيما بعد بلفظ « المعاهدة ».

ولما كان من المرغوب فيه تنظيم المواصلات الجوية الدولية بطريقة مأمونة ومنسقة والعمل جهد استطاعتها على إنماء التعاون الدولى فى هذا السبيل.

ورغبة فى تنشيط النقل الجوى الدولى بأقل الأجور التى تتفق وقواعد الاقتصاد السليمة كوسيلة لانماء حسن التفاهم والمودة بين الشعبين وتأمينا للفوائد العديدة غير المباشرة لهذا النوع من النقل لصالح البلدين.

ورغبة فى عقد اتفاق الغرض منه انماء النقل التجارى الجوى المنتظم بين اقليميهما وإلى ما وراءها .

فقد عينا مندوبيهما المفوضين الموقعين أدناه لهذا الغرض واللذين وافقا — بناء على تفويض من حكومتيهما — على ما يأتى :

(المادة الأولى)

١ — يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحق فى تشغيل الخطوط الجوية المبينة فى الملحق لهذا الاتفاق (والتى سيطلق

---

(١) تم التصديق عليه بالقانون رقم ٢٩ لسنة ١٩٥٠ فى ١٩٥٠/٨/١٧ ومنشور فى الوقائع المصرية رقم ٨٤ بتاريخ ١٩٥٠/٨/٢٦ ولم يصدر فى شأنها مرسوم الاصدار بعد لغاية أوائل ديسمبر سنة ١٩٥٣ والجهات المختصة جادة فى اصداره قريبا بمشيئة الله . وتجد نصوص الاتفاق باللغة الانجليزية فى مجموعة تشريعات الطيران النسخة الافرنجية طبعة سنة ١٩٥٤ (ض . ص).

عليها فيما بعد "الخطوط الجوية المعينة"[١])وذلك على الطرق المبينة بالملحق المذكور (والتى سيطلق عليها فيما بعد « الطرق الجوية المعينة »[٢]) .

٢ — يمكن البدء فى تشغيل أى من الخطوط الجوية المعينة كله أو جزء منه فوراً أو فى تاريخ لاحق وفقاً لرغبة الطرف المتعاقد الذى منحت له هذه الحقوق بشرط مراعاة أحكام هذا الاتفاق .

(المادة الثانية)

١ — على كل من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابة باسم مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوى التى يعينها لتشغيل الخطوط الجوية المعينة وفقاً لهذا الاتفاق .

٢ — على الطرف المتعاقد الآخر عند استلامه هذا الاخطار أن يصدر ترخيص التشغيل اللازم للمؤسسات المعينة دون أى تأخير لا مبرر له وذلك مع مراعاة أحكام الفقرة الثالثة من هذه المادة والمادة الثالثة من هذا الاتفاق .

٣ — يجوز لسلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين قبل أن تصدر ترخيص التشغيل لإحدى المؤسسات التى عينها الطرف المتعاقد الآخر أن تطلب من تلك المؤسسات اثبات أنه تتوافر فيها الشروط التى تتطلبها القوانين والقواعد واللوائح التى تطبقها عادة هذه السلطات على تشغيل الخطوط الجوية المنتظمة بشرط ألا تكون هذه القوانين والقواعد واللوائح متعارضة مع أحكام المعاهدة أو أحكام هذا الاتفاق .

٤ — بعد استيفاء أحكام الفقرتين الأولى والثانية من هذه المادة يجوز للمؤسسات التى عينت وصدر لها ترخيص التشغيل على هذا النحو أن تبدأ العمل على الخطوط الجوية المعينة فى أى وقت .

---

(1) "Specified air services."
(2) "Specified air routes."

(المادة الثالثة)

١ — يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق عدم الموافقة على تعيين الطرف المتعاقد الآخر لمؤسسة نقل جوى وكذلك وقف أو الغاء الحقوق المبينة فى المادة الخامسة من هذا الاتفاق بالنسبة لمؤسسة نقل جوى معينة أو فرض ما يراه ضروريا من شروط يجب على المؤسسة اتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك فى أية حالة لا يقتنع فيها بأن جزءا هاما من ملكية هذه المؤسسة وادارتها الفعلية فى يد الطرف المتعاقد الآخر الذى عينها أو فى يد رعاياه .

٢ — يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين — بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر — بحق وقف تمتع أية مؤسسة نقل جوى بالحقوق المبينة فى المادة الخامسة من هذا الاتفاق ويفرض ما يراه ضرورياً من شروط يجب عليها اتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك فى حالة تقصير المؤسسة فى اتباع القوانين والقواعد واللوائح المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الذى منح الحقوق أو فى حالة عدم قيام المؤسسة بالتزاماتها طبقا لهذا الاتفاق .

(المادة الرابعة)

١ — تسرى القوانين والقواعد واللوائح المعمول بها لدى أحد الطرفين المتعاقدين وعلى الخصوص ما يتعلق منها بدخول الطائرات التى تعمل فى الملاحة الجوية الدولية إلى اقليمه أو بمغادرتها له أو المتعلقة بتشغيل هذه الطائرات أو ملاحتها على طائرات مؤسسات النقل الجوى التابعة للطرف المتعاقد الآخر أثناء وجودها فى تلك الاقاليم .

٢ — تسرى القوانين والقواعد واللوائح المعمول بها لدى أحد الطرفين المتعاقدين وعلى الخصوص ما يتعلق منها بدخول اقليمه أو مغادرته

بالنسبة لركاب وطاقم الطائرات والبضائع التى تحملها (كقوانين الدخول والخروج والهجرة وجوازات السفر والجمارك والحجر الصحى ونظم العملة [1]) على طائرات المؤسسات التى يعينها الطرف المتعاقد الآخر فى داخل اقف المتعاقد الأول .

(المادة الخامسة)

١ — مع مراعاة أحكام المادتين السادسة والسابعة من هذا الاتفاق يمنح كل من الطرفين المتعاقدين المؤسسات المعينة من الطرف المتعاقد الآخر الحق فى نقل ركاب وبضائع وبريد بين اقليم أحد الطرفين المتعاقدين واقليم الطرف المتعاقد الآخر أو اقليم أى بلد ثالث يقع على الطرق الجوية المعينة .

١ — لا تخول الفقرة الأولى من هذه المادة المؤسسات المعينة من أحد الطرفين المتعاقدين الحق فى نقل ركاب أو بضائع أو بريد بمقابل من نقطة واقعة فى اقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة أخرى فى نفس هذا الاقليم مهما كان مصدر هذا النقل أو مقصده النهائى .

(المادة السادسة)

١ — تتاح للمؤسسات المعينة من جانب كل من الطرفين المتعاقدين فرص عادلة ومتكافئة فى تشغيلها على الطرق الجوية المعينة بين اقليميهما

٢ — يكون الهدف الرئيسى للمؤسسات المعينة عند قيامها بتشغيل خطوطها الجوية توفير حمولة بمعامل معقول تتناسب مع حاجة النقل بين اقليم الطرف المتعاقد الذى عين المؤسسات وبين الجهات التى ينتهى اليها هذا النقل .

---

(1) (Such as regulations relating to entry, clearance immigration, passports customs, quarantine, and exchange regulations.) .

٣ – يراعى عند تشغيل الخطوط الجوية المعينة من أى من الطرفين المتعاقدين أن يكون مجموع الحمولة [1] التى تقدمها المؤسسات المعينة من الطرفين المتعاقدين متناسبا تناسبا معقولا مع حاجة الجمهور للنقل الجوى.

(المادة السابعة)

يجب ألا تسىء المؤسسات المعينة من أى من الطرفين المتعاقدين استعمال الحقوق الممنوحة لها أثناء تشغيلها الخطوط الجوية المعينة بحيث تضر بمصالح أية مؤسسة نقل جوى تابعة للطرف المتعاقد الآخر وتقوم بالنقل على نفس الطريق الجوى أو جزء منه.

(المادة الثامنة)

تعفى من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش [2] وغيرها من الرسوم المماثلة التى يفرضها أى من الطرفين المتعاقدين فى اقليمه كميات الوقود وزيوت التشحيم التى تمون بها طائرات المؤسسات المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر فى ذلك الاقليم مع وجوب خضوعها فيما عدا هذا لأحكام التعليمات الجمركية المتبعة.

هذا علاوة على ما قضت به المادة ٢٤ من المعاهدة.

(المادة التاسعة)

١ – على كل من الطرفين المتعاقدين أن يلزم مؤسساته المعينة بأن تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر مقدما وفى أبدر وقت ممكن بصور من جداول مواعيد السفر وتعريفة الأجور وكذا بجميع المعلومات الأخرى المشابهة المتعلقة بتشغيل الخطوط الجوية المعينة وبما يطرأ على كل منها من تعديلات.

(1) The combined Capacity.
(2) Be exempt from customs duties inspection fees and similar charges.

٢ — على كل من الطرفين المتعاقدين أن يلزم مؤسساته المعينة بأن تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر باحصاءات عن حركة النقل الفعلى على خطوطها الجوية المعينة إلى ومن وعبر اقليم هذا الطرف المتعاقد الآخر مبينا بها بداية ونهاية النقل .

(المادة العاشرة)

إذا ما تتطلب الأمر لداعى الاقتصاد إلى استعمال طائرات مختلفة الحمولة فى المراحل المختلفة لطريق من الطرق الجوية المعينة وكان تغيير طائرة بأخرى يتم فى اقليم أحد الطرفين المتعاقدين وجب ألا يترتب على هذا التغيير اخلال بالأحكام الواردة فى هذا الاتفاق بصدد الحمولة والنقل . وفى هذه الأحوال وجب أن ينسق اتصال الطائرتين بحيث تنتظر الطائرة الثانية وصول الطائرة الأولى إلا إذا حالت دون ذلك ضرورات فنية .

(المادة الحادية عشرة)

١ — تحدد أجور النقل فى مستوى معقول مع مراعاة جميع العوامل التى تشمل اقتصاديات التشغيل والربح المعقول ومميزات كل خط (بما فى ذلك السرعة ومستوى الراحة [1]) ومع مراعاة الأجور المعمول بها لدى المؤسسات الجوية المنتظمة الأخرى التى تعمل على نفس الطريق أو على جزء منه .

٢ — تحدد الأجور التى تتقاضاها مؤسسات النقل الجوى المعينة بمقتضى هذا الاتفاق عن النقل على أى من الطرق الجوية المعينة بين اقليمى الطرفين المتعاقدين أو بين اقليم أحدهما واقليم دولة أخرى كالآتى :

(ا) وفقاً لقرارات أية منظمة لمؤسسات النقل الجوى تضم المؤسسات المعينة بمقتضى هذا الاتفاق وبشرط أن يقبلها كل من الطرفين المتعاقدين .

---

(1) including standards of speed and accomodation.)

(ب) بالاتفاق بين المؤسسات المعينة من كل من الطرفين المتعاقدين لتشغيل الخطوط الجوية المعينة إذا لم تكن تلك المؤسسات أعضاء في نفس المنظمة أو إذا لم تكن هناك قرارات مما نوه عنه في الفقرة (٢ أ) السابقة . على أنه في الحالات التي لا يعين فيها أحد الطرفين المتعاقدين مؤسسة للنقل الجوى للعمل على أى من الطرق الجوية المعينة ولم تحدد الأجور على هذا الطريق وفقاً للفقرة (٢ أ) فان لمؤسسات النقل الجوى المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر للقيام بالعمل على هذا الطريق أن تحدد الأسعار التي تتقاضاها .

٣ — يجب أن تعرض الأجور التي تحدد على هذا النحو على سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين للموافقة عليها . وتصبح نافذة بعد مضى خمسة وأربعين يوما من ابلاغها إلى سلطات الطيران المذكورة ما لم تعلن إحدى تلك السلطات عدم موافقتها عليها .

٤ — في حالة عدم تحديد الأجور وفقاً للفقرة الثانية من هذه المادة أو في حالة عدم موافقة سلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين على الأجور التي حددت طبقاً لهذه الفقرة فعلى الطرفين المتعاقدين محاولة الاتفاق على تحديدها وعليهما اتخاذ ما يلزم لتنفيذ ما اتفقا عليه . وعند عدم الاتفاق يعالج الخلاف طبقاً للمادة ١٦ من هذا الاتفاق .

وحتى يسوى هذا الخلاف بالاتفاق أو بالتطبيق لحكم المادة ١٦ . تظل الأجور المعمول بها سارية المفعول وعند عدم وجود أجور معمول بها يكون للمؤسسات صاحبة الشأن تقاضى أجور معقولة .

(المادة الثانية عشرة)

يسجل هذا الاتفاق لدى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى المشكل بمقتضى المعاهدة .

(المادة الثالثة عشرة)

تحقيقاً للتعاون الوثيق بين الطرفين المتعاقدين تقوم سلطات الطيران لديهما بالتشاور سويا بصفة منتظمة بقصد ضمان مراعاة القواعد المنصوص عليها فى هذا الاتفاق وتنفيذ أحكامه وتتبادلان المعلومات اللازمة لذلك .

(المادة الرابعة عشرة)

إذا أصبحت معاهدة متعددة الأطراف [١] بشأن النقل الجوى الدولى المنتظم سارية المفعول بالنسبة آلى كل من الطرفين المتعاقدين يعدل هذا الاتفاق بما يتفق وأحكام المعاهدة المذكورة .

(المادة الخامسة عشرة)

إذا رغب أى من الطرفين المتعاقدين فى تعديل النصوص الواردة ملحق هذا الاتفاق فله أن يطلب الدخول فى مشاورات مباشرة بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين ويجب أن تبدأ هذه المشاورات فى خلال ستين يوما من تاريخ الطلب ويبدأ العمل بما تتفق عليه هذه السلطات من تعديلات متى تأيدت بمذكرات يتبادلها الطرفان المتعاقدان بالطريق الدبلوماسى .

(المادة السادسة عشرة)

١ — إذا نشأ أى خلاف بين الطرفين المتعاقدين على تفسير أو تطبيق هذا الاتفاق فعليهما أولا محاولة فض هذا الخلاف بطريق المفاوضات المباشرة.

---

(1) If a General multilateral convention on traffic rights for scheduled international air services comes into force...

٢ – فاذا لم يصل الطرفان المتعاقدان إلى تسوية الخلاف بالمفاوضات المباشرة فى مدى تسعين يوما .

(ا) جاز لهما الاتفاق على إحالة موضوع الخلاف إلى هيئة تحكيم[1] أى شخص أو هيئة يختارانها للفصل فيها .

(ب) إذا لم يتفقا على التحكيم أو إذا اتفقا عليه ولم يتفقا على تشكيل هيئة المحكمين خلال ثلاثين يوما يكون لأى منهما أن يرفع الخلاف إلى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى ليفصل فيه .

٣ – يتعهد الطرفان المتعاقدان بتنفيذ القرارات التى تصدر وفقا للفقرة ٢ من هذه المادة .

٤ – إذا لم ينفذ أحد الطرفين المتعاقدين أو أية مؤسسة معينة من جانب أحد الطرفين المتعاقدين الحكم الصادر طبقاً للفقرة الثانية من هذه المادة . فللطرف المتعاقد الآخر أن يحد أو يوقف أو يلغى الحقوق التى منحها – بمقتضى هذا الاتفاق – للطرف المتعاقد المقصر أو للموسسات المعينة من قبل هذا الطرف أو للمؤسسة المعينة المقصرة .

(المادة السابعة عشرة)

لأى من الطرفين المتعاقدين فى أى وقت يشاء أن يعلن الطرف المتعاقد الآخر برغبته فى انهاء هذا الاتفاق على أن يبلغ هذا الاعلان فى نفس الوقت إلى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى .

وفى هذه الحالة ينتهى العمل بهذا الاتفاق بعد مضى ١٢ شهرا من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للاعلان إلا إذا كان الاعلان الابلاانهاء قد سحب بالاتفاق بين الطرفين المتعاقدين قبل انقضاء هذه المدة . فاذا لم يقر الطرف المتعاقد الآخر بتسلمه الاعلان يعتبر انه قد تسلمه بعد

---

(1) To refer the disute for decision to an arbitral tribunal.

مضى أربعة عشر يوما من تاريخ تسلم مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى هذا الاعلان .

(المادة الثامنة عشرة)

١ – فيما يتعلق بتطبيق هذا الاتفاق يقصد بعبارة « سلطات الطيران » بالنسبة للحكومة المصرية مدير عام مصلحة الطيران المدنى فى الوقت الحالى أو أى شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بوظائفه الحالية أو بوظائف مماثلة لها . وبالنسبة للحكومة الايطالية وزير الدفاع والطيران (الادارة العامة للطيران المدنى والملاحة الجوية) أو أى شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بوظائفه الحالية أو بوظائف مماثلة لها .

٢ – يقصد بعبارة « الموسسات المعينة » مؤسسات النقل الجوى التى تعينها سلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين للعمل على الخطوط الجوية المعينة والتى أخطرت عنها كتابة سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر .

٣ – يعتبر الملحق لهذا الاتفاق جزءا منه وكل اشارة إلى الاتفاق تعنى أيضا الاشارة إلى الملحق إلا إذا نص صراحة على خلاف هذا .

(المادة التاسعة عشرة)

يبدأ العمل بهذا الاتفاق بمجرد ابلاغ كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر باستيفائه اجراءاته الدستورية .

اثباتا لذلك وقع المندوبان المفوضان بما لهما من سلطة مخولة من حكومتيهما على هذا الاتفاق ووضعا عليه ختميهما .

حرر فى القاهرة يوم ٢٥ مايو سنة ١٩٥٠ باللغتين العربية والايطالية ولكل من النصين حجية واحدة .

الملحق (ا)

١ – للموسسات التى تعينها الحكومة الملكية (المصرية) حق تشغيل خطوط جوية على كل من الطرق الجوية المعينة المبينة فيما يلى فى كلا الاتجاهين ف.ط فى الأراضى العراقية لأغراض تجارية فى النقط المبينة فى هذه الفقرة .

(ا) الخطوط المنتهية فى الأراضى العراقية .

القاهرة بغداد (رأساً أو عن طريق بيروت و / أو دمشق) .

(ب) الخطوط المادة عبر الأراضى العراقية .

(١) القاهرة – بغداد (رأساً أو عن طريق بيروت و/ أو دمشق) – طهران .

(٢) القاهرة – بيروت و/أو دمشق – البصرة – الظهران إلى كراتشى وما بعدها .

٢ – للمؤسسات التى تعينها الحكومة الملكية العراقية حق تشغيل خطوط جوية على كل من الطرق الجوية المعينة المبينة فيما يلى فى كلا الاتجاهين والهبوط فى الأراضى المصرية لأغراض تجارية فى النقط المبينة فى هذه الفقرة :

بغداد إلى القاهرة رأساً أو عن طريق بيروت و/ أو دمشق .

الملحق (ب)

إذا لم يكن للموسسات التى عينها أحد الطرفين المتعاقدين فى اقليم الطرف المتعاقد الآخر مكاتب خاصة بها تؤدى بواسطة موظفيها الخدمات الخاصة بالحركة فلهذه المؤسسات حرية اختيار منشأة تسند اليها القيام بتلك الخدمات بشرط أن تكون معتمدة من سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر وتحمل جنسية تلك السلطات .

قانون رقم ٤٧ لسنة ١٩٥١

بالموافقة على اتفاق النقل الجوى المنتظم بين المملكة المصرية والجمهورية الفرنسية

الموقع بالقاهرة فى ٦ أغسطس سنة ١٩٥٠(١)

نحن

قرر مجلس الشيوخ ومجلس النواب القانون الآتى نصه ، وقد صدقنا عليه وأصدرناه :

مادة وحيدة ، ووفق على اتفاق النقل الجوى المنتظم بين المملكة المصرية والجمهورية الفرنسية الموقع بالقاهرة ٦ أغسطس سنة ١٩٥٠ والملحق نصه بهذا القانون .

نأمر بأن يبصم هذا القانون بخاتم الدولة ، وأن ينشر فى الجريدة الرسمية وينفذ كقانون من قوانين الدولة .

صدر بقصر القبة فى ٧ جمادى الثانية سنة ١٣٧٠ (١٥ مارس سنة ١٩٥١)

---

(١) الوقائع المصرية فى ١٩ مارس سنة ١٩٥٢ — العدد ٢٥

١٠ — اتفاق

بشأن النقل الجوى المنتظم بين مصر وفرنسا

وقع فى ٦/٨/١٩٥٠

بما أن الحكومة الملكية المصرية والحكومة الجمهورية الفرنسية المشار اليهما فيما بعد بعبارة « الطرفين المتعاقدين » طرفان فى معاهدة الطيران المدنى الدولى الموقعة بشيكاغو فى ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤ المشار اليها فيما بعد بلفظ « المعاهدة » .

ولما كان من المرغوب فيه تنظيم المواصلات الجوية الدولية بطريقة مأمونة ومنسقة والعمل جهد استطاعتهما على انماء التعاون الدولى فى هذا السبيل .

ورغبة فى تنشيط النقل الجوى الدولى بأقل الأجور التى تتفق وقواعد الاقتصا. السليمة كوسيلة لانماء حسن التفاهم والمودة بين الشعبين وتأمينا للفوائد العديدة غير المباشرة لهذا النوع من النقل لصالح البلدين .

ورغبة فى عقد اتفاق يهدف الى ترقية النقل التجارى الجوى المنتظم بين اقليمهما والى ما وراثهما .

---

(١) تم التصديق عليه بالقانون رقم ٤٧ لسنة ١٩٥١ فى ١٥/٣/١٩٥١ منشور وقائع مصرية رقم ٢٥ فى ١٩/٣/١٩٥١ ثم صدر مرسوم الاصدار فى ٢٦/١١/١٩٥١ ونشر فى الوقائع المصرية رقم ١١٠ فى ٢٩/١١/١٩٥١ ونشر باللغة الفرنسية فى الوقائع المصرية نفس عدد الاصدار من نسخة الوقائع باللغة الاجنبية وتاريخ نفاذه فى ٢٥/١٠/١٩٥١ وسجل بالمنظمة الدولية تحت رقم ٩١٠ (ض . ص)

فقد عينا مندوبيهما المفوضين الموقعين أدناه لهذا الغرض والذين وافقا بناء على تفويض من حكومتيهما — على ما يأتى :

(المادة الأولى)

١ — يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحق فى تشغيل الخطوط الجوية المنتظمة المبينة فى الملحق لهذا الاتفاق (والتى سيطلق عليها فيما بعد « الخطوط الجوية المعينة »[١] وكذلك على الطرق المعينة بالملحق المذكور (والتى سيطلق عليها فيما بعد «الطرق الجوية المعينة»[٢]) .

٢ — وفقاً لأحكام هذا الاتفاق يمكن البدء فى تشغيل أى من الخطوط الجوية المعينة كله أو جزء منه فوراً أو فى تاريخ لاحق حسب رغبة الطرف المتعاقد الذى منحت له هذه الحقوق .

(المادة الثانية)

١ — على كل من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر باسم موسسة أو مؤسسات النقل[٣] الجوى التى يعينها لتشغيل الخطوط الجوية المعينة وفقاً لهذا الاتفاق .

٢ — على الطرف المتعاقد الآخر عند استلامه هذا الاخطار أن يصدر ترخيص التشغيل اللازم للمؤسسات المعينة دون أى تأخير لامبرر له وذلك مع مراعاة أحكام الفقرة الثالثة من هذه المادة والمادة الثالثة من هذا الاتفاق .

٣ — يجوز لسلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين قبل أن تصدر ترخيص التشغيل لاحدى المؤسسات التى عينها الطرف المتعاقد الآخر أن تتأكد من أن تلك المؤسسة تتوافر فيها الشروط التى تتطلبها

---

(1) " Services agréés. "

(2) " Routes spécifiées."

(3) Entreprises de transports aériens.

القوانين واللوائح التى تطبقها هذه السلطات بشرط ألا تكون هذه القوانين واللوائح متعارضة مع أحكام المعاهدة أو أحكام هذا الاتفاق .

٤ — بعد استيفاء أحكام الفقرتين الأولى والثانية من هذه المادة يجوز للموسسات التى عينت وصدر لها ترخيص التشغيل على[1] هذا النحو أن تبدأ العمل على الخطوط الجوية المعينة فى أى وقت .

(المادة الثالثة)

١ — يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين لنفسه بحق عدم الموافقة على مؤسسات النقل الجوى التى يعينها الطرف المتعاقد الآخر وكذلك بحق وقف أو الغاء ترخيص التشغيل أو فرض مايراه ضروريا من شروط لممارسة الحقوق المبينة فى المادة الخامسة وذلك فى أية حالة لايقتنع فيها بأن جزءاً هاما من المؤسسة نوالرقابة الفعلية عليها فى يد الطرف المتعاقد الآخر الذى عينها أو فى يد رعاياه .

٢ — يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق وقف تمتع أية مؤسسة نقل جوى بالحقوق المبينة فى المادة الخامسة من هذا الاتفاق وبفرض ما يراه ضروريا من شروط يجب عليها اتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك فى حالة تقصير المؤسسة فى اتباع القوانين واللوائح المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الذى منح الحقوق بشرط ألا تكون هذه القوانين واللوائح متعارضة مع أحكام المعاهدة أو أحكام هذا الاتفاق وكذلك فى حالة عدم قيام المؤسسة بالتزاماتها طبقاً لهذا الاتفاق .

وعلى أية حال لا ينفرد أى من الطرفين المتعاقدين باتخاذ هذا الاجراء قبل اعلان الطرف المتعاقد الآخر بالعزم على ذلك وعدم تمكن سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين من الوصول الى اتفاق، فى مدى ثلاثين يوماً من تاريخ الأعلان المذكور .

(1) Ainsi désignée et a itarisée.

(المادة الرابعة)

١ — تسرى القوانين واللوائح المعمول بها لدى كل من الطرفين المتعاقدين وعلى الخصوص فيما يتعلق منها بدخول الطائرات التى تعمل فى الملاحة الجوية الدولية فى اقليمه أو بمغادرتها له أو المتعلقة بتشغيل هذه الطائرات أو ملاحتها على طائرات مؤسسات النقل بجوى التابعة للطرف المتعاقد الآخر أثناء وجودها فى حدود ذلك الاقليم .

٢ — كما تسرى القوانين واللوائح المعمول بها فى اقليم كل من الطرفين المتعاقدين فيما يتعلق بدخول واقامة وخروج الركاب وطاقم الطائرات والبضائع المنقولة عليها وعلى الاخص ما يتعلق منها باجراءات البوليس والدخول والهجرة والجوازات والخروج والجمارك والصحة ونظم العملة على ركاب وطاقم طائرات المؤسسات المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر وعلى البضائع المنقولة عليها .

(المادة الخامسة)

١ — مع مراعاة أحكام المادتين السادسة والسابعة من هذا الاتفاق يمنح كل من الطرفين المتعاقدين المؤسسات المعينة من الطرف المتعاقد الآخر عند تشغيلها للخطوط الجوية المعينة الحق فى نقل ركاب وبضائع[1] وبريد بين اقليم أحد الطرفين المتعاقدين واقليم الطرف المتعاقد الآخر أو أقليم أى بلد ثالث .

٢ — لا تخول الفقرة الاولى من هذه المادة المؤسسات المعينة من أحد الطرفين المتعاقدين الحق فى نقل ركاب أو بضائع أو بريد[1] مقابل من نقطة واقعة فى اقلم الطرف المتعاقد الآخر الى نقطة أخرى فى نفس هذا الاقليم مهما كن مصدر هذا النقل أو مقصده النهائى .

---

(1) Le droit d'embarquer et de débarquer du trafic international ...

(2) Des passagers, du fret ou du courrier.

٣ – يقرر الطرفان المتعاقدان أنه طالما كانا من اطراف الاتفاق الخاص بمرور الخطوط الجوية الدولية المنتظمة فان كلامنهما يعطى للآخر بمقتضى الاتفاق المذكور الحقين الآتيين :

(ا) الطيران عبر أقليمه بدون هبوط[١] .

(ب) الهبوط فى اقليمه لأغراض غير تجارية[٢] .

(المادة السادسة)

١ – تتاح للمؤسسات المعينة من جانب كل من الطرفين المتعاقدين فرص عادلة ومتكافئة فى تشغيلها الخطوط الجوية المعينة .

٢ – يكون الهدف الرئيسى للمؤسسات المعينة توفير حمولة بمعامل[٣] معقول تتناسب مع حاجة النقل العادية والممكن توقعها عقلا بين اقليم الطرف المتعاقد الذى عين المؤسسات وبين الجهات التى ينتهى اليها هذا النقل .

(المادة السابعة)

يجب ألا تسىء المؤسسات المعينة من أى من الطرفين المتعاقدين استعمال الحقوق الممنوحة لها بحيث تضر بمصالح أية مؤسسة نقل جوى تابعة للطرف المتعاقد الآخر وتقوم بالنقل على نفس الطريق الجوى أو جزء منه.

(المادة الثامنة)

تعفى من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وغيرها من الرسوم المماثلة التى تفرضها أى من الطرفين المتعاقدين فى اقليمه كميات الوقود وزيوت التشحيم التى تمون بها طائرات المؤسسات المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر فى ذلك الاقليم مع وجوب خضوعها فيما عدا هذا لأحكام

---

(1) de survoler leurs territoires sans y faire escale

(2) d'y faire des escales non Commerciales.

(3) la mise en œuvre (à un coefficient de charge utile reputé raisonnable) d'une capacité.

التعليمات الجمركية المتبعة ـ هذا علاوة على ما قضت به المادتان ١٥ و ٢٤ من المعاهدة .

(المادة التاسعة)

١ ـ على كل من الطرفين المتعاقدين أن يلزم مؤسساته المعينة بأن تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر مقدما وفى أبدر وقت ممكن بالبيانات المتعلقة بأجور السفر ومواعيده وكذا بجميع المعلومات الأخرى المشابهة المتعلقة بتشغيل الخطوط الجوية المعينة وبما يطرأ على كل منها من تعديلات .

٢ ـ على كل من الطرفين المتعاقدين أن يلزم مؤسساته المعينة بأن تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر ببيانات عن حركة النقل الفعلى على خطوطها الجوية المعينة الى ومن وعبر اقليم[1] هذا الطرف المتعاقد الآخر مبينا بها بداية ونهاية النقل .

(المادة العاشرة)

اذا ما تطلب الأمر لدواعى الاقتصاد فى استعمال طائرات مختلفة الحمولة فى المراحل المختلفة لطريق من الطريق الجوية المعينة وكان تغيير طائرة باخرى يتم فى اقليم أحد الطرفين المتعاقدين وجب الا يترتب على هذا التغيير اخلال بالاحكام الواردة فى هذا الاتفاق بصدد النقل والحمولة . وفى هذه الأحوال يجب ان ينسق اتصال الطائرتين بحيث تنتظر الطائرة الثانية وصول الطائرة الأولى الا اذا حالت دون ذلك ضرورات التشغيل الفنية .

(المادة الحادية عشرة)

١ ـ تحدد أجور النقل فى مستوى معقول مع مراعاة جميع عوامل التقدير التى تشمل اقتصاديات التشغيل والربح المعقول ومميزات كل

---

(1) à destination ou en provenance du territoire de cette autre partie contractante ou en transit au dessus de celui-ci.

خط (بما فى ذلك السرعة ومستوى الراحة[1]) ومع مراعاة الأجور المعمول بها لدى المؤسسات الجوية المنتظمة الاخرى التى تعمل على الطرق المعينة أو على اجزاء منها .

٢ — تحدد الاجور التى تتقاضاها مؤسسات النقل الجوى المعينة بمقتضى هذا الاتفاق عن النقل على أى من الطرق الجوية المعينة بين اقليمى الطرفين المتعاقدين أو بين أقليم أحدهما وأقليم دولة أخرى كالآتى (على شرط موافقة الطرفين المتعاقدين) :

(ا) وفقا لتوصيات اتحاد النقل الجوى الدولى (I.A.T.A.) أوأية منظمة أخرى تحل محل ذلك الاتحاد وتضم المؤسسات المعينة من كل من الطرفين المتعاقدين .

أو (ب) بالاتفاق المباشر بين المؤسسات صاحبة الشأن المعينة من كلا الطرفين المتعاقدين اذا لم تكن تلك المؤسسات أعضاء فى اتحاد النقل الجوى الدولى (I.A.T.A) أو منظمة مماثلة أو اذا لم تكن هناك توصيات مما نوه عنــه فى الفقرة (ا) السابقة . على أنه فى الحالات التى لا يعين فيها أحد الطرفين المتعاقدين مؤسسة للنقل الجوى للعمل على أى من الطرق الجوية المعينة ولم تحدد الأجور على هذا الطريق وفقا للفقرة (ا) فأن لمؤسسات النقل الجوى المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر للقيام بالعمل على هذا الطريق أن بنفسها تحدد الاسعار التى تتقاضاها .

٣ — يجب أن تعرض الأجور التى تحدد على هذا النحو على سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين للموافقة عليها وتصبح نافذة بعد مضى خمسة وأربعين يوما من ابلاغها الى سلطات الطيران المذكورة ما لم تعلن أحدى تلك السلطات عدم موافقتها عليها قبل انتهاء هذه المدة

(1) y compris les conditions de vitesse et de confort.

٤ — اذا لم تتفق المؤسسات المعينة طبقا للفقرة (ب) من هذه المادة المتعلقة بتحديد الأجور فعلى الطرفين المتعاقدين محاولة الاتفاق على تحديدها وتنفيذ ما اتفقا عليه . وعند عدم الاتفاق يعالج الخلاف عن طريق التحكيم المنصوص عليه فى المادة السادسة عشرة من هذا الاتفاق .

ويجوز للطرف المتعاقد الذى يعلن عدم موافقته أن يلزم الطرف المتعاقد الآخر على تقاضى الاجور السابق العمل بها حتى تصدر هيئة التحكيم حكمها أو تقرر الاجراءات المؤقته الواجب اتباعها وفقا لأحكام المادة السادسة عشرة من هذا الاتفاق .

(المادة الثانية عشرة)

يسجل هذا الاتفاق لدى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى المشكل بمقتضى المعاهدة[١] .

(المادة الثالثة عشرة)

تحقيقا للتعاون الوثيق بين الطرفين المتعاقدين تقوم سلطات الطيران لديهما بالتشاور سويا بناء على طلب أى من تلك السلطات بقصد ضمان مراعاة القواعد المنصوص عليها فى هذا الاتفاق وتنفيذ أحكامه وتتبادلان المعلومات اللازمة لذلك .

(المادة الرابعة عشرة)

اذا أصبحت معاهدة متعددة الأطراف بشأن النقل الجوى الدولى[٢] سارية المفعول بالنسبة الى كل من الطرفين المتعاقدين عدل هذا الاتفاق بما يتفق وأحكام المعاهدة المذكورة .

---

(1) sera enregistré au Conseil de L.O.A.C.I.

(2) une Convention Aériemme Multilatérale sur le transport Aérien.

(المادة الخامسة عشرة)

اذا رغب أى من الطرفين المتعاقدين فى تعديل النصوص الواردة فى ملحق هذا الاتفاق فله أن يطلب الدخول فى مشاورات مباشرة بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين ويجب أن تبدأ هذه المشاورات فى خلال ستين يوما من تاريخ الطلب ويبدأ العمل بما تتفق عليه هذه السلطات من تعديلات متى تأيدت بمذكرات يتبادلها الطرفان المتعاقدان بالطريق الدبلوماسى .

(المادة السادسة عشرة)

١ — مع عدم الاخلال بأحكام المادة السابعة عشرة من هذا الاتفاق يعرض على هيئة تحكيم كل خلاف ينشأ بين الطرفين المتعاقدين على تفسير أو تطبيق هذا الاتفاق ولا يمكن فضه بطريق المفاوضات المباشرة فى ظرف تسعين يوما .

٢ — أما اذا استعمل أحد الطرفين المتعاقدين الحق الممنوح له وفقا للفقرة الثانية من المادة الثالثة من هذا الاتفاق واوقف تمتع المؤسسات المعينة من الطرف المتعاقد الآخر بالحقوق المبينة فى المادة الخامسة أو فرض عليها شروطا غير منصوص عنها فى هذا الاتفاق ويجدها الطرف الآخر مجحفة فلهذا الطرف الآخر حق عرض الخلاف على هيئة التحكيم فى الحال.

٣ — تشكل هيئة التحكيم كالآتى :

يعين كل من الطرفين المتعاقدين حكمين ويختار هؤلاء المحكمين حكما مرجحا لهم وفقا للقواعد المعتادة فى القانون الدولى العام . فاذا لم يتفق الطرفان المتعاقدان على تشكيل هيئة التحكيم فى مدى ثلاثين يوما جاز لأى من الطرفين المتعاقدين عرض الخلاف على محكمة العدل الدولية .

(المادة السابعة عشرة)

لأى من الطرفين المتعاقدين فى أى وقت يشاء أن يعلن الطرف المتعاقد الآخر برغبته فى انهاء هذا الاتفاق على أن يبلغ هذا الاعلان فى نفس الوقت الى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى — وفى هذه الحالة ينتهى العمل بهذا الاتفاق بعد مضى اثنى عشر شهرا من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر الاعلان الا اذا كان الاعلان بالانهاء قد سحب بالاتفاق بين الطرفين المتعاقدين قبل انقضاء هذه المدة. فاذا لم يقر الطرف المتعاقد الآخر باستلامه الاعلان يعتبر أنه قد تسلمه بعد مضى أربعه عشر يوما من تاريخ استلام مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى هذا الاعلان .

(المادة الثامنة عشرة)

١ — فيما يتعلق بتطبيق هذا الاتفاق يقصد بعبارة "سلطات الطيران"(١) بالنسبة للمملكة المصرية مدير عام مصلحة الطيران المدنى وبالنسبة للجمهورية الفرنسية السكرتارية العامة للطيران المدنى والتجارى . أو فى الحالتين أى شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بوظائفهما الحالية .

٢ — يقصد بعبارة « المؤسسات المعينة » مؤسسات النقل الجوى التى يختارها أحد الطرفين المتعاقدين للعمل على الخطوط الجوية المعينة والتى تم تعيينها طبقا لأحكام المادة الثانية من هذا الاتفاق .

٣ — يعتبر الملحق لهذا الاتفاق جزءا منه وكل اشارة الى الاتفاق تعنى أيضا الاشارة الى الملحق الا اذا نص صراحة على خلاف ذلك .

---

(1) Autorités aéronautiques — aeronautical authorities.

(المادة التاسعة عشرة)

يبدأ العمل بهذا الاتفاق بمجرد تصديق السلطات المختصة لدى كل من الطرفين المتعاقدين عليه .

اثباتا لذلك وقع المندوبان المفوضيان بما لهما من سلطة مخولة من حكوماتيهما هذا الاتفاق ووضعا عليه ختميهما .

حرر فى القاهرة ٦ / ٨ / ١٩٥٠ باللغتين العربية والفرنسية ولكل من النصين حجيه واحدة .

الملحق

١ – للمؤسسات التى تعينها الحكومة المصرية حق تشغيل خطوط جوية على كل من الطرق المعينة المبينة فيما يلى فى كلا الاتجاهين والهبوط فى الأراضى الفرنسية لأغراض تجارية فى النقط المبينة فى هذه الفقرة .

(ا) الطرق المنتهية فى الأراضى الفرنسية :

(١) القاهرة – أثينا و/ أو روما – باريس

(٢) القاهرة – باريس .

(٣) القاهرة – بنغازى – طرابلس – تونس .

(ب) الطرق المارة عبر الأراضى الفرنسية :

(١) القاهرة –أثينا أو نابولى – نيس أو مرسيليا–جنيف وإلى ما ورائها (لندن) .

(٢) القاهرة – جدة – أسمرة – عدن – جيبوتى – أديس أبابا .

(٣) القاهرة –بنغازى–طرابلس، كازابلانكا (لأغراض فنيه) فيلاسستروس أو بورت اتيان–داكار وإلى ما وراء ها نحو أمريكا الجنوبية .

٢ – للمؤسسات التى تعينها الحكومة الفرنسية حق تشغيل خطوط جوية على كل من الطرق المعينة المبينة فيما يلى فى كلا الاتجاهين والهبوط فى الأراضى المصرية لأغراض تجارية فى النقط المبينة فى هذه الفقرة .

(ا) الطرق المنتهية فى الأراضى المصرية :

(١) باريس – القاهرة أو الاسكندرية (رأساً) .

(٢) باريس – روما – القاهرة أو الاسكندرية .

(ب) الطرق المارة عبر الأراضى المصرية :

(١) باريس — روما و / أو أثينا — القاهرة .

أو .

باريس — تونس — القاهرة .

ثم جيبوتى أو الخرطوم — نيروبى دار السلام — تانا ناريف (إلى جزر الاتحاد أو موريس) .

(٢) باريس — روه ء/ أو أثينا — القاهرة .

أو .

باريس — تونس — القاهرة .

ثم البصرة أو عبدان أو الظهران أو البحرين — كراتشى — بومباى — دلهى — كلكتا — بانجوك — هانوى أو سايجون إلى الصين واليابان

أو الفليبين .

أو اندونيزيا — استراليا — المستعمرات الفرنسية فى المحيط الهادى .

(٣) باريس — روما — أثينا — الاسكندرية — الأقصر و/أو بورسودان أسمرة — جيبوتى .

١ – خطاب الطرف الفرنسي :

حضرة صاحب المعالى

أبدت الحكومة المصرية رغبتها فى خلال مباحثات الاتفاق الموقع اليوم بين الجمهورية الفرنسية والمملكة المصرية والمتعلق بالنقل الجوى المنتظم – فى الاحتفاظ بحقها فى أن تطلب إلى المؤسسات التى تعينها الحكومة الفرنسية والتى لاتقوم بالخدمات المتعلقة بحركة طائراتها فى الأراضى المصرية (كحجز المحلات ونقل حمولة الطائرة والخدمات الأرضية) أن تعهد بمثل تلك الأعمال إلى مؤسسة مصرية تعتمدها الحكومة المصرية .

وإنى اتشرف باخطار معاليكم بأنه ليس لدى اعتراض على أن تحتفظ الحكومة المصرية بذلك الحق . إلا أنى أرجو أن يصلنى من معاليكم ما يؤكد أنه من المتفق عليه انه يجوز لجميع المؤسسات الفرنسية التى تعنها الحكومة الفرنسية أن تعهد إلى شركة « ايرفرانس » بتمثيلها فيما عدا شركة « الب بروفانس » التى اختارت أن تعهد إلى شركة « سعيدة » بتمثيلها .

كما إنى أسجل تصريح الحكومة المصرية الذى أبدت فيه استعدادها للنظر بروح طيبة فى كل طلب تقدمه مؤسسة تعينها أحد البلاد الأعضاء فى الاتحاد الفرنسى أو البلاد الواقعة تحت الحماية الفرنسية بغرض اسناد تمثيلها إلى احدى المؤسسات المعينة الفرنسيةفى حالة ما يمكنها أن تثبت لسلطات الطيران المصرية أنه يوجد بينها وبين المؤسسة الفرنسية روابط مادية تبرر ذلك التمثيل .

وانى انتهز هذه الفرصة لأؤكد لمعاليكم اسمى عبارات احتراماتى

٢ ـ خطاب الطرف المصرى :

حضرة صاحب المعالى السفير .

أتشرف بالافادة انى تسلمت اليوم خطاب سعادتكم الموجه إلى والوارد نصه فيما يلى :

حضرة صاحب المعالى

أبدت الحكومة المصرية رغبتها فى خلال مباحثات الاتفاق الموقع اليوم بين الجمهورية الفرنسية والمملكة المصرية والمتعلق بالنقل الجوى المنتظم ـ فى الاحتفاظ بحقها فى أن تطلب إلى المؤسسات التى تعينها الحكومة الفرنسية والتى لا تقوم بالخدمات المتعلقة بحركة طائراتها فى الأراضى المصرية (كحجز المحلات ونقل حمولة الطائرة والخدمات الأرضية) أن تعهد بمثل تلك الأعمال إلى مؤسسة مصرية تعتمدها الحكومة المصرية .

وانى اتشرف باخطار معاليكم بأنه ليس لدى اعتراض على أن تحتفظ الحكومة المصرية بذلك الحق . إلا أننى أرجو أن يصلنى من معاليكم ما يؤكد أنه من المتفق عليه أنه يجوز لجميع المؤسسات الفرنسية التى تعينها الحكومة الفرنسية أن تعهد إلى شركة « ايرفرانس » بتمثيلها فيما عدا شركة « الب ـ بروفانس » التى اختارت أن تعهد إلى شركة « سعيدة » بتمثيلها[1] .

كما انى أسجل تصريح الحكومة المصرية الذى أبدت فيه استعدادها للنظر بروح طيبة فى كل طلب تقدمه مؤسسة تعينها احدى البلاد الأعضاء فى الاتحاد الفرنسى أو البلاد الواقعة تحت الحماية الفرنسية بغرض اسناد تمثيلها إلى احدى المؤسسات المعينة الفرنسية فى حالة ما يمكنها أن تثبت لسلطات الطيران المصرية أنه يوجد بينها وبين المؤسسة الفرنسية روابط مادية تبرر ذلك التمثيل » .

وانى أتشرف بافادة سعادتكم أن الحكومة المصرية توافق على ما جاء بهذا الخطاب . وانتهز هذه الفرصة لأؤكد لمعاليكم اسمى عبارات احترامى

وتفضلوا سعادتكم بقبول اسمى عبارات الاحترام » .

(١) يلاحظ أن شركة سعيدة المشار اليها قد تقرر تصفيتها نهائيا فى شهر نوفمبر سنة ١٩٥٣

١١ — مشروع اتفاق

بشأن النقل الجوى المنتظم بين مصر والعراق[١]

(وقع فى ١٦ - ٩ - ١٩٥٠)

بما أن للحكومة الملكية المصرية والحكومة الملكية العراقية المشار اليهما فيما بعد بعبارة « الطرفين المتعاقدين » طرفان فى معاهدة الطيران المدنى الدولى الموقعة فى شكاغو فى اليوم السابع من شهر دسمبر سنة ١٩٤٤ المشار اليها فيما بعد بلفظ « المعاهدة » .

ولما كان من المرغوب فيه تنظيم المواصلات الجوية الدولية بطريقة مأمونة ومنسقة والعمل جهد استطاعتهما على انماء التعاون الدولى فى هذا السبيل .

ورغبة فى تنشيط النقل الجوى الدولى بأقل الأجور التى تتفق وقواعد الاقتصاد السلمية كوسيلة لانماء حسن التفاهم والمودة بين الشعبين وتأمينا للفوائد العديدة غير المباشرة لهذا النوع من النقل لصالح البلدين.

ورغبة فى عقد اتفاق يهدف الى ترقية النقل التجارى الجوى المنتظم بين أقليميهما والى ما وراءهما .

فقد عينا مندوبيهما المفوضين الموقعين ادناه لهذا الغرض اللذين وافقا — بناء على تفويض من حكومتهما — على ما يأتى :

---

(١) لم يصدر حتى أواخر ديسمبر سنة ١٩٥٣ قانون بالتصديق على هذا الاتفاق . ومجرد التوقيع لا يربط الدولة ولا يقيد الحكومات . وعملية التصديق ratification هى المعول عليها . ومن ثم فنحن فى صدد مجرد مشروع اتفاق نأمل أن يتم قريبا خصوصا مع دولة عربية صديقة عضوا فى الجامعة العربية معا (ض . ص)

(المادة الاولى)

١ — يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحق فى تشغيل الخطوط الجوية المبينة فى الملحق لهذا الاتفاق (والتى سيطلق عليها فيما بعد « الخطوط الجوية المعينة » وذلك على الطرق المبينة بالملحق المذكور (والتى سيطلق عليها فيما بعد الطرق الجوية المعينة) .

٢ — يمكن البدء فى تشغيل أى من الخطوط الجوية المعينة كله أو جزء منه فورا أو فى تاريخ لاحق وفقا لرغبة الطرف المتعاقد الذى منحت له هذه الحقوق بشرط مراعاة أحكام هذا الاتفاق .

(المادة الثانية)

١ — على كل من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابة باسم مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوى التى يعينها لتشغيل الخطوط الجوية المعينة وفقا لهذا الاتفاق .

٢ — على الطرف المتعاقد الآخر عند استلامه هذا الاخطار أن يصدر ترخيص التشغيل اللازم للمؤسسات المعينة دون أى تأخير لامبرر له وذلك مع مراعاة أحكام الفقرة الثالثة من هذه المادة والمادة الثالثة من هذا الاتفاق .

٣ — يجوز لسلطات الطيران لدى احد الطرفين المتعاقدين قبل أن تصدر ترخيص التشغيل لاحدى المؤسسات التى عينها الطرف المتعاقد الآخر أن تطلب من تلك المؤسسة أثبات أنه تتوافر فيها الشروط التى تتطلبها القوانين والقواعد التى تطبقها عادة هذه السلطات على تشغيل الخطوط الجوية الدولية المنتظمة بشرط ألا تكون أحكام هذه القوانين والقواعد متعارضة مع أحكام المعاهدة أو أحكام هذا الاتفاق .

٤ — بعد استيفاء أحكام الفقرتين الأولى والثانية من هذه المادة يجوز للمؤسسات التى عينت وصدر لها ترخيص التشغيل[1] على هذا النحو أن تبدأ العمل على الخطوط الجوية المعينة فى أى وقت .

(المادة الثالثة)

١ — يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق عدم الموافقة على تعيين الطرف المتعاقد الآخر لمؤسسة نقل جوى وكذلك وقف أو الغاء الحقوق المبينة فى المادة الخامسة من هذا الاتفاق بالنسبة لمؤسسة نقل جوى معينة أو فرض مايراه ضروريا من شروط يجب على المؤسسة اتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك فى أية حالة لا يقتنع فيها بأن جزءاً هاما من ملكية هذه المؤسسة وادارتها الفعلية فى يد الطرف المتعاقد الآخر الذى عينها أو فى يد رعاياه .

٢ — يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق وقف تمتع أية مؤسسة نقل جوى بالحقوق المبينة فى المادة الخامسة من هذا الاتفاق وبفرض مايراه ضروريا من شروط يجب عليها اتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك فى حالة تقصير المؤسسة فى اتباع القوانين والقواعد المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الذى منح الحقوق أو فى حالة عدم قيام المؤسسة بالتزاماتها طبقاً لهذا الاتفاق .

وعلى أى حال لا يتخذ أى من الطرفين المتعاقدين بمفرده هذا الاجراء قبل اعلان الطرف المتعاقد الآخر بالعزم على ذلك وعدم تمكن سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين من الوصول الى اتفاق فى مدى ثلاثين يوما من تاريخ الاخطار المذكور .

(1) So designated and authorised.

(المادة الرابعة)

١ — تسرى القوانين والقواعد المعمول بها لدى أحد الطرفين المتعاقدين وعلى الخصوص مايتعلق منها بدخول الطائرات التى تعمل فى الملاحة الجوية الدولية الى اقليمه أو مغادرتها له أو المتعلقة بتشغيل هذه الطائرات أو ملاحتها على طائرات مؤسسات النقل الجوى التابعة للطرف المتعاقد الآخر أثناء وجودها فى ذلك الاقليم .

٢ — تسرى القوانين والقواعد المعمول بها لدى أحد الطرفين المتعاقدين وعلى الخصوص ما يتعلق منها بدخول اقليمه أو مغادرته بالنسبة لركاب وطاقم الطائرات والبضائع التى تحملها (كقوانين الدخول والخروج والهجرة وجوازات السفر والجمارك والحجر الصحى ونظم العملة) على طائرات المؤسسات التى يعينها الطرف المتعاقد الآخر فى داخل اقليم الطرف المتعاقد الأول .

(المادة الخامسة)

١ — مع مراعاة أحكام المادتين السادسة والسابعة من هذا الاتفاق يمنح كل من الطرفين المتعاقدين المؤسسات المعينة من الطرف المتعاقد الآخر عند تشغيلها للخطوط الجوية المعينة الحق فى نقل ركاب وبضائع وبريد بين اقليم أحد الطرفين المتعاقدين واقليم الطرف المتعاقد الآخر أو اقليم أى بلد ثالث .

٢ — لاتخول الفقرة الأولى من هذه المادة المؤسسات المعينة من أحد الطرفين المتعاقدين الحق فى نقل ركاب أو بضائع أو بريد بمقابل من نقطة واقعة فى أقليم الطرف المتعاقد الآخر الى نقطة أخرى فى نفس هذا الاقليم مهما كان مصدر هذا النقل أو مقصده النهائى .

(المادة السادسة)

١ — تتاح للمؤسسات المعينة من جانب كل من الطرفين المتعاقدين فرص عادلة ومتكافئة [1] فى تشغيلها على الطرق الجوية المعينة بين اقليمهما.

٢ — يكون الهدف الرئيسى للمؤسسات المعينة عند قيامها بتشغيل خطوطها الجوية توفير حمولة تتناسب وحاجة النقل بين اقليم الطرف المتعاقد الذى عين المؤسسات وبين الجهات التى ينتهى اليها هذا النقل.

٣ — يراعى عند تشغيل الخطوط الجوية المعينة من أى من الطرفين المتعاقدين أن يكون مجموع الحمولة التى تقدمها المؤسسات المعينة من الطرفين المتعاقدين على أى جزء من الطرق الجوية المعينة تقع احدى نهايته فى اقليم أى من الطرفين المتعاقدين مضافا اليها الحمولة التى تقدمها المؤسسات الأخرى على نفس الجزء من الطريق متناسبة تناسباً معقولا مع حاجة الجمهور للنقل الجوى.

(المادة السابعة)

يجب ألا تسىء المؤسسات المعينة من أى من الطرفين المتعاقدين استعمال الحقوق الممنوحة لها أثناء تشغيلها الخطوط الجوية المعينة بحيث تضر بمصالح أية مؤسسة نقل جوى تابعة للطرف المتعاقد الآخر وتقوم بالنقل على نفس الطريق الجوى أو جزء منه.

(المادة الثامنة)

١ — على كل من الطرفين المتعاقدين أن يلزم مؤسساته المعينة بأن تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر مقدما وفى أبدر وقت ممكن بصور من جداول مواعيد السفر وتعريفة الأجور وكذا بجميع المعلومات الأخرى المشابهة المتعلقة بتشغيل الخطوط الجوية المعينة وبما يطرأ على كل منها من تعديلات.

(1) A fair and equal apportunity.

٢ — على كل من الطرفين المتعاقدين أن يلزم مؤسساته المعينة بأن تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر باحصاءات عن حركة النقل الفعلى على خطوطها الجوية المعينة الى ومن وعبر اقليم هذا الطرف المتعاقد مبينا بها بداية ونهاية النقل .

(المادة التاسعة)

اذا ما تطلب الأمر لداعى الاقتصاد استعمال طائرات مختلفة الحمولة فى المراحل المختلفة لطريق من الطرق الجوية المعينة وكان تغيير طائرة بأخرى يتم فى اقليم أحد الطرفين المتعاقدين وجب ألا يترتب على هذا التغيير اخلال بالأحكام الواردة فى هذا الاتفاق بصدد الحمولة والنقل . وفى هذه الأحوال يجب أن ينسق اتصال الطائرتين بحيث تنتظر الطائرة الثانية وصول الطائرة الأولى إلا فى حالة القوة القاهرة .

(المادة العاشرة)

١ — تحدد أجور النقل فى مستوى معقول مع مراعاة جميع العوامل التى تشمل اقتصاديات التشغيل والربح المعقول ومميزات كل خط (بما فى ذلك السرعة ومستوى الراحة) ومع مراعاة الأجور المعمول بها لدى المؤسسات التى تسير الخطوط الجوية المنتظمة الأخرى التى تعمل على نفس الطريق أو على جزء منه .

٢ — تحدد الأجور التى تتقاضاها مؤسسات النقل الجوى المعينة بمقتضى هذا الاتفاق عن النقل على أى من الطرق المعينة بين اقليمى الطرفين أو بين اقليم احدهما واقليم دولة أخرى كالآتى :

(ا) وفقاً لقرارات أية منظمة لمؤسسات النقل الجوى تضم المؤسسات المعينة بمقتضى هذا الاتفاق وبشرط أن يقبلها كل من الطرفين المتعاقدين .

(ب) بالاتفاق بين المؤسسات صاحبة الشأن المعينة من كلا الطرفين المتعاقدين اذا لم تكن تلك المؤسسات أعضاء فى نفس المنظمة أو اذا لم تكن هناك قرارات مما نوه عنه فى الفقرة (١) السابقة . على أنه فى الحالات التى لايعين فيها أحد الطرفين المتعاقدين مؤسسة للنقل الجوى للعمل على أى من الطرق الجوية المعينة ولم تحدد الأجور على هذا الطريق وفقاً للفقرة (٢ – ١) فان لمؤسسات النقل الجوى المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر للقيام بالعمل على هذا الطريق أن تحدد الأسعار التى تتقاضاها.

٣ – يجب أن تعرض الأجور التى تحدد على هذا النحو على سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين للموافقة عليها وتصبح نافذة بعد مضى ثلاثين يوما من ابلاغها الى سلطات الطيران المذكورة مالم تعلن سلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين عدم موافقتها عليها.

٤ – فى حالة عدم تحديد الأجور وفقاً للفقرة الثانية من هذه المادة أو فى حالة عدم موافقة سلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين على الأجور التى حددت طبقاً لهذه الفقرة فعلى الطرفين المتعاقدين محاولة الاتفاق على تحديدها وعليهما اتخاذ مايلزم لتنفيذ ما اتفقا عليه وعند عدم الاتفاق يعالج الخلاف طبقاً للمادة الخامسة عشرة من هذا الاتفاق .

وحتى يسوى هذا الخلاف بالاتفاق أو بالتطبيق لحكم المادة الخامسة عشرة تظل الأجور المعمول بها سارية المفعول وعند عدم وجود أجور معمول بها يكون للمؤسسات صاحبة الشأن تقاضى أجور معقولة .

(المادة الحادية عشر)

يسجل هذا الاتفاق لدى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى المشكل بمقتضى المعاهدة .[١]

(المادة الثانية عشر)

تحقيقاً للتعاون الوثيق بين الطرفين المتعاقدين تقوم سلطات الطيران لديهما بالتشاور سويا بناء على طلب أى من تلك السلطات بقصد ضمان مراعاة القواعد المنصوص عليها فى هذا الاتفاق وتنفيذ أحكامه وتتبادلان المعلومات اللازمة لذلك .

(المادة الثالثة عشر)

اذا أصبحت معاهدة متعددة الأطراف بشأن النقل الجوى الدولى المنتظم سارية المفعول بالنسبة الى كل من الطرفين المتعاقدين يعدل هذا الاتفاق بما يتفق وأحكام المعاهدة المذكورة .

(المادة الرابعة عشر)

اذا رغب أى من الطرفين المتعاقدين فى تعديل النصوص الواردة فى ملحق هذا الاتفاق فله أن يطلب الدخول فى مشاورات مباشرة[٢] بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين ويجب أن تبدأ هذه المشاورات فى خلال ستين يوما من تاريخ الطلب ويبدأ العمل بما تتفق عليه هذه السلطات من تعديلات متى تأيدت بمذكرات يتبادلها الطرفان المتعاقدان بالطيق الدبلوماسى (Through diplomatic channel).

---

(1) Shall be registered with the Council of the I.C.A.O.
(2) It may request consultation.

(المادة الخامسة عشر)

١ — مع عدم الاخلال بأحكام المادة السادسة عشرة من هذا الاتفاق اذا نشأ أى خلاف بين الطرفين المتعاقدين على تفسير أو تطبيق هذا الاتفاق فعليهما أولا محاولة فض هذا الخلاف بطريق المفاوضات المباشرة.

٢ — فاذا لم يصل الطرفان المتعاقدان الى تسوية الخلاف بالمفاوضات المباشرة فى مدى تسعين يوما من بدء اثارة الخلاف من جانب أى من الطرفين المتعاقدين

(ا) جاز لهما الاتفاق على احالة موضوع الخلاف الى هيئة تحكيم أو أى شخص أو هيئة أخرى يختارانها للفصل فيه .

(ب) فاذا لم يتفقا على التحكيم أو اذا اتفقا عليه ولم يتفقا على تشكيل هيئة المحكمين خلال ثلاثين يوما يكون لأى منهما أن يرفع الخلاف الى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى ليفصل فيه .

٣ — لأى من الطرفين المتعاقدين أن يطلب الى هيئة التحكيم أو مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى — حسب الأحوال — أن يقرر فى مدى ثلاثين يوما من تاريخ الطلب ما يجب اتخاذه من اجراءات مؤقتة للمحافظة على حقوق الطرفين المتعاقدين .

٤ — يتعهد الطرفان المتعاقدان بتنفيذ أى قرار مؤقت أو حكم نهائى يصدر وفقاً للفقرتين ٢ و ٣ من هذه المادة .

٥ — اذا لم ينفذ أحد الطرفين المتعاقدين أو أية مؤسسة معينة من جانب أحد الطرفين المتعاقدين الحكم الصادر طبقاً للفقرة الثانية أو القرار الموقت الصادر طبقاً للفقرة الثالثة من هذه المادة فللطرف المتعاقد الآخر أن يحد أو يوقف أو يلغى الحقوق التى منحها — بمقتضى هذا الاتفاق — للطرف المتعاقد المقصر أو للمؤسسات المعينة من قبل هذا الطرف أو المؤسسة المعينة المقصرة .

(المادة السادسة عشر)

لأى من الطرفين المتعاقدين فى أى وقت يشاء أن يعلن للطرف المتعاقد الآخر رغبته فى انهاء هذا الاتفاق على أن يبلغ هذا الاعلان فى نفس الوقت الى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى — وفى هذه الحالة ينتهى العمل بهذا الاتفاق بعد مضى اثنى عشر شهرا من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر الاعلان الا اذا كان الأعلان بالانهاء قد سحب بالاتفاق بين الطرفين المتعاقدين قبل انقضاء هذه المدة. فاذا لم يقر الطرف المتعاقد الآخر بتسلمه الاعلان يعتبر أنه قد تسلمه بعد مضى أربعة عشر يوما من تاريخ تسلم مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى هذا الاعلان .

(المادة السابعة عشر)

١ — فيما يتعلق بتطبيق هذا الاتفاق يقصد بعبارة « سلطات الطيران » بالنسبة للحكومة المصرية مدير عام مصلحة الطيران المدنى أو أى شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بوظائفه الحالية وبالنسبة للحكومة العراقية مدير الطيران المدنى العام أو أى شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بوظائفه الحالية .

٢ — يقصد بعبارة « المؤسسات المعينة » مؤسسات النقل الجوى التى تعينها سلطات الطيران التابعة لاحد الطرفين المتعاقدين للعمل على الخطوط الجوية المعينة والتى اخطرت عنها كتابة سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر .

٣ — يعتبر الملحق لهذا الاتفاق جزءا منه وكل اشارة الى الاتفاق تعنى أيضا الاشارة الى الملحق الا اذا نص صراحة على خلاف ذلك .

(المادة الثامنة عشر)

يبدأ العمل بهذا الاتفاق بمجرد ابلاغ كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر باستيفاء اجراءاته الدستورية .

اثباتا لذلك وقع المندوبان المفوضان بما لهما من سلطة مخولة من حكومتيهما على هذا الاتفاق ووضعا عليه ختميهما .

حرر فى يوم ١٦- ٩ - ١٩٥٠ م

ملاحظة : لم يتم التصديق على هذا الاتفاق حتى الآن أواخر ديسمبر سنة ١٩٥٣ وبذلك يكون المشروع لا يزال فى دوره البدائى م

(المادة السادسة عشر)

لأى من الطرفين المتعاقدين فى أى وقت يشاء أن يعلن للطرف المتعاقد الآخر رغبته فى انهاء هذا الاتفاق على أن يبلغ هذا الاعلان فى نفس الوقت الى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى — وفى هذه الحالة ينتهى العمل بهذا الاتفاق بعد مضى اثنى عشر شهرا من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر الاعلان الا اذا كان الأعلان بالانهاء قد سحب بالاتفاق بين الطرفين المتعاقدين قبل انقضاء هذه المدة. فاذا لم يقر الطرف المتعاقد الآخر بتسلمه الاعلان يعتبر أنه قد تسلمه بعد مضى أربعة عشر يوما من تاريخ تسلم مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى هذا الاعلان .

(المادة السابعة عشر)

١ — فيما يتعلق بتطبيق هذا الاتفاق يقصد بعبارة « سلطات الطيران » بالنسبة للحكومة المصرية مدير عام مصلحة الطيران المدنى أو أى شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بوظائفه الحالية وبالنسبة للحكومة العراقية مدير الطيران المدنى العام أو أى شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بوظائفه الحالية .

٢ — يقصد بعبارة « المؤسسات المعينة » مؤسسات النقل الجوى التى تعينها سلطات الطيران التابعة لاحد الطرفين المتعاقدين للعمل على الخطوط الجوية المعينة والتى اخطرت عنها كتابة سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر .

٣ — يعتبر الملحق لهذا الاتفاق جزءا منه وكل اشارة الى الاتفاق تعنى أيضا الاشارة الى الملحق الا اذا نص صراحة على خلاف ذلك .

(المادة الثامنة عشر)

يبدأ العمل بهذا الاتفاق بمجرد ابلاغ كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر باستيفاء اجراءاته الدستورية .

اثباتا لذلك وقع المندوبان المفوضان بما لهما من سلطة مخولة من حكومتيهما على هذا الاتفاق ووضعا عليه ختميهما .

حرر فى يوم ١٦- ٩ - ١٩٥٠ م

ملاحظة : لم يتم التصديق على هذا الاتفاق حتى الآن أواخر ديسمبر سنة ١٩٥٣ وبذلك يكون المشروع لا يزال فى دوره البدائى م

ملحق (ا)

١ — للمؤسسات التى تعينها الحكومة المصرية حق تشغيل خطوط جوية على كل من الطرق الجوية المعينة المبينة فيما يلى فى كلا الاتجاهين والهبوط فى الاراضى العراقية لاغراض تجارية فى النقط المبينة فى هذه الفقرة .

(ا) الخطوط المنتهية فى الاراضى العراقية .

القاهرة — بغداد (رأسا أو عن طريق بيروت و / أو — دمشق)

(ب الخطوط المارة عبر الاراضى العراقية .

(١) القاهرة — بغداد (رأسا أو عن طريق بيروت و أو دمشق) — طهران .

(٢) القاهرة — بيروت و / أو دمشق — البصرة — الظهران الى كراتشى اوما وبعدها

٢ — للمؤسسات التى تعينها الحكومة الملكية العراقية حق تشغيل خطوط جوية على كل من الطرق الجوية المعينة المبينة فيما يلى فى كلا الاتجاهين والهبوط فى الاراضى المصرية لاغراض تجارية فى النقط المبينة فى هذه الفقرة .

(١) بغداد الى القاهرة رأسا أو عن طريق بيروت و/ أو دمشق .

(٢) بغداد الى الاسكندرية رأسا أو عن طريق بيروت و/ أو دمشق

ملحق (ب)

اذا لم يكن للمؤسسات التى عينها أحد الطرفين المتعاقدين فى اقليم الطرف المتعاقد الآخر مكاتب خاصة بها تؤدى بواسطة موظفيها الخدمات الخاصة بالحركة فلهذه المؤسسات حرية اختيار منشأة تسند اليها القيام بتلك الخدمات بشرط أن تكون معتمدة من سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر وتحمل جنسيته .

قانون رقم ١٣٠ لسنة ١٩٥٠

بالموافقة على إتفاق النقل الجوى المنتظم بين مصر وبلجيكا الموقع فى ١٩ سبتمبر سنة ١٩٤٩

نحن ....

قرر مجلس الشيوخ ومجلس النواب القانون الآتى نصه وقد صدقنا عليه وأصدرناه :

مادة وحيدة : ووفق على اتفاق النقل الجوى المنتظم بين مصر وبلجيكا الموقع فى ١٩ سبتمبر سنة ١٩٤٩ والملحق نصه بهذا القانون

نأمر بأن يبصم هذا القانون بخاتم الدولة ، وأن ينشر فى الجريدة الرسمية وينفذ كقانون من قوانين الدولة .

صدر بقصر رأس التين فى ٣ ذى القعده سنة ١٣٦٩ (١٧ أغسطس سنة ١٩٥٠)

الوقائع المصرية فى ٢٦ أغسطس سنة ١٩٥٠ — العدد ٨٤

١٢ – اتفاق

بشأن النقل الجوى المنتظم بين مصر وبلجيكا (١)

وقع فى ١٩٥٠/٩/١٩

بما أن الحكومة المصرية والحكومة البلجيكية المشار اليهما فيما بعد بعبارة الطرفين المتعاقدين – طرفان فى معاهدة الطيران المدنى الدولى الموقعة بشيكاغو فى ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤ المشار اليها فيما بعد بلفظ المعاهدة .

ولما كان من المرغوب فيه تنظيم الخطوط الجوية الدولية بطريقة مأمونة ومنسقة والعمل جهد استطاعتهما على انماء التعاون الدولى فى هذا السبيل .

ولما كان من المرغوب فيه تنشيط النقل الجوى الدولى بأقل الأجور التى تتفق وقواعد الاقتصاد السليمة كوسيلة لانماء حسن التفاهم والمودة بين الشعبين وفى نفس الوقت لتحقيق الفوائد العديدة غير المباشرة لهذا النوع من النقل لصالح البلدين .

ورغبة فى عقد اتفاق يهدف إلى تأمين المواصلات الجوية المنتظمة بين اقليميهما وما وراءهما على أساس تجارى .

فقد عينا مندوبين عنهما وفوضاهما لهذا الغرض فاتفقا على ما يأتى :

(المادة الأولى)

يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحق فى تشغيل الخطوط الجوية المنتظمة المبينة فى الملحق لهذا الاتفاق (والتى سيطلق

---

(١) تم التصديق عليه بالقانون رقم ١٣٠ لسنة ٥٠ فى ٥٠/٨/١٧ منشور فى الوقائع المصرية رقم ٨٤ بتاريخ ٥٠/٨/٢٦ — ثم صدر مرسوم الاصدار فى ٥٣/٧/١٨ ونشر بالوقائع المصرية العدد ٨٥ بتاريخ ٥٣/١٠/٢٢ ونص الاتفاق بالفرنسية منشور فى مجموعة تشريعات الطيران المصرية النسخة الفرنسية طبعة سنة ١٩٥٤م (ض ٤ ص)

عليها فيما بعد الخطوط الجوية المعينة) وذلك على الطرق المبينة بالملحق المذكور والتى سيطلق عليها فيما بعد « الطرق الجوية المعينة » .

ويمكن البدء فى تشغيل هذه الخطوط فوراً أو فى تاريخ لاحق وفقاً لرغبة الطرف المتعاقد الذى منحت له هذه الحقوق وذلك طبقاً لأحكام هذا الاتفاق .

(المادة الثانية)

١ — على كل من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابة باسم مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوى التى يعينها لتشغيل الخطوط الجوية المعينة وفقاً لهذا الاتفاق .

٢ — على الطرف المتعاقد الآخر عند تسلم هذا الاخطار أن يصدر ترخيص التشغيل اللازم[1] للمؤسسات المعينة دون أى تأخير لا مبرر له وذلك مع مراعاة أحكام الفقرة الثالثة من هذه المادة وأحكام المادة الثالثة من هذا الاتفاق .

٣ — يجوز لسلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين قبل أن تصدر ترخيص التشغيل لاحدى المؤسسات التى عينها الطرف المتعاقد الآخر أن تتحقق من أنه يتوافر فى هذه المؤسسة كل ما تتطلبه القوانين واللوائح التى تطبقها عادة هذه السلطات بشرط ألا تكون هذه القوانين واللوائح متعارضة مع أحكام المعاهدة أو أحكام هذا الاتفاق .

٤ — بعد استيفاء أحكام الفقرتين الأولى والثانية من هذه المادة يجوز للمؤسسات التى عينت وصدر لها ترخيص التشغيل على هذا النحو أن تبدأ العمل على الخطوط الجوية المعينة فى أى وقت .

(1) Accordera sans retard injustifié aux entreprises désignées l'autorisation nécessaire à l'exploitation.

(المادة الثالثة)

١ — يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق عدم الموافقة على مؤسسة يعينها الطرف المتعاقد الآخر وكذلك بحق وقف والغاء ترخيص التشغيل [١] أو فرض ما يراه ضرورياً من شروط لممارسة الحقوق المبينة فى المادة الخامسة من هذا الاتفاق وذلك فى أية حالة لا يقتنع فيها بأن جزءا هاماً من المؤسسة والرقابة الفعلية عليها فى يد الطرف المتعاقد الآخر الذى عينها أو فى يد رعاياه .

٢ — يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين — بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر — بحق وقف التمتع بالحقوق المبينة فى المادة الخامسة من هذا الاتفاق أو بفرض مايراه ضرورياً من شروط يجب اتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك فى حالة عدم اتباع المؤسسة المعينة القوانين واللوائح المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الذى منح الحقوق — وبشرط عدم تعارض هذه القوانين واللوائح مع أحكام المعاهدة أو هذا الاتفاق — أو فى حالة عدم قيام المؤسسة بالتزاماتها طبقاً لهذا الاتفاق .

(المادة الرابعة)

١ — تسرى القوانين واللوائح المعمول بها لدى أحد الطرفين المتعاقدين والمتعلقة بدخول الطائرات التى تعمل فى الملاحة الجوية الدولية إلى اقليمه أو بمغادرتها له أو المتعلقة بتشغيل هذه الطائرات أو ملاحتها على طائرات مؤسسات النقل الجوى التابعة للطرف المتعاقد الآخر أثناء وجودها فى ذلك الاقليم .

٢ — كما تسرى القوانين واللوائح المعمول بها فى اقليم كل من الطرفين المتعاقدين فيما يتعلق بدخول واقامة وخروج الركاب وطاقم الطائرات والبضائع المنقولة عليها وعلى الأخص ما يتعلق منها باجراءات الدخول

(1) Le droit se refuser ou d'accepter...... ainsi que le droit de suspendre ou de revoquer l'autorisation.

وجوازات السفر والجمارك والحجر الصحى على ركاب وطاقم طائرات[١] المؤسسات المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر وعلى البضائع المنقولة عليها.[٢]

(المادة الخامسة)

١ — مع مراعاة أحكام المادتين السادسة والسابعة من هذا الاتفاق يمنح كل من الطرفين المتعاقدين للمؤسسات المعينة من الطرف المتعاقد الآخر الحق فى نقل ركاب وبضائع وبريد بين اقليميهما .

٢ — لا تخول الفقرة الأولى من هذه المادة المؤسسات المعينة من أحد الطرفين المتعاقدين الحق فى نقل ركاب أو بضائع أو بريد بمقابل من من نقطة واقعة فى اقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة أخرى فى نفس هذا الاقليم .

ويطبق هذا المنع مهما كان مصدر هذا النقل أو مقصده النهائى .

٣ — يقرر الطرفان المتعاقدان بصفتهما من أطراف الاتفاق الخاص بمرور الخطوط الجوية الدولية المنتظمة أن يمنح كل منهما الآخر بمقتضى الاتفاق المذكور الحقين الآتيين :

(ا) الطيران عبر اقليمه بدون هبوط .

(ب) الهبوط فى اقليمه لأغراض غير تجارية .

(المادة السادسة)

١ — تتاح للمؤسسات المعينة من جانب كل من الطرفين المتعاقدين فرص عادلة ومتكافئة فى تشغيلها للخطوط الجوية المعينة .

---

(1) Aux passagers, aux équipages......

(٢) فى النص الفرنسى اضافة على هذه الفقرة واليك نصها : "على أنه ينبغى أن يراعى الطرفان المتعاقدان تسهيل اجراءات الجوازات وتأشيرات السفر فيما يتعلق برجال طاقم هذه الطائرات".

٢ — الهدف الرئيسى للخطوط الجوية المعينة طبقاً لهذا الاتفاق هو توفير حمولة تتناسب مع الطلب العادى والممكن توقعه عقلا للنقل الجوى الخارج من أو القادم إلى اقليم الطرف المتعاقد الذى عين مؤسسات النقل الجوى التى تشغل الخطوط المذكورة .

٣ — يجب عند تشغيل الخطوط الجوية المعينة أن يكون مجموع حمولة[١] الطائرات التى تسيرها المؤسسات المعينة من كل من الطرفين المتعاقدين متناسباً تناسباً معقولا مع الطلب على النقل الجوى .

(المادة السابعة)

يجب ألا تسىء المؤسسات المعينة من أى من الطرفين المتعاقدين استعمال الحقوق الممنوحة لها بحيث تضر بمصالح أية مؤسسة نقل جوى تابعة للطرف المتعاقد الآخر وتعمل على نفس الطريق الجوى أو جزء منه .

(المادة الثامنة)

تعفى من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وغيرها من الرسوم المماثلة المفروضة فى اقليم أى من الطرفين المتعاقدين كميات الوقود وزيوت التشحيم[٢] التى تحملها أية طائرة تابعة لمؤسسة نقل جوى عينها الطرف المتعاقد الآخر عند دخولها اقليم الطرف المتعاقد الأول أو تمون بها فى ذلك الاقليم والتى تبقى فى الطائرة عند مغادرتها آخر مطار فى ذلك الاقليم مع وجوب خضوعها لأحكام التعليمات الجمركية المتبعة لدى الطرف المتعاقد الأول وهذا علاوة على الاعفاءات المنصوص عليها فى المادتين ١٥ و ٢٤ من المعاهدة .

---

(1) Le total de capacité mis en œuvre.
(2) Les carburants et les huiles lubrifiantes à bord d'aéronefs.

(المادة التاسعة)

١ – يراعى كل من الطرفين المتعاقدين أن تمد مؤسساته المعينة سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر مقدماً وفى أبدر وقت ممكن بجميع المعلومات الخاصة بتشغيل الخطوط الجوية المعينة كالأجور ومواعيد السفر [1] وكذلك بكل ما يطرأ عليها من تعديل .

٢ – يراعى كل من الطرفين المتعاقدين أن تمد مؤسساته المعينة سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر بالاحصاءات المتعلقة بحركة النقل الفعلى على خطوطها الجوية إلى ومن عبر اقليم هذا الطرف المتعاقد الآخر مبوبة طبقاً لأمكنة بداية ونهاية النقل .

(المادة العاشرة)

إذا ما تطلب الأمر لدواعى الاستغلال الاقتصادى استعمال طائرات مختلفة فى المراحل المختلفة للطرق الجوية المعينة وكان تغيير طائرة بأخرى يتم فى اقليم أحد الطرفين المتعاقدين وجب ألا يترتب على هذا التغيير إخلال بالأحكام الواردة فى هذا الاتفاق بصدد النقل والحمولة وفى هذه الأحوال يجب أن ينسق اتصال الطائرتين بحيث تنتظر الطائرة الثانية وصول الطائرة الأولى إلا إذا حالت دون ذلك ضرورات فنية .

(المادة الحادية عشرة)

١ – تحدد أجور النقل فى مستوى معقول مع مراعاة جميع العوامل وبالأخص الاستغلال الاقتصادى والربح المعقول ومميزات كل خط (بما فى ذلك السرعة ومستوى الراحة) ومع مراعاة الأجور المعمول بها لدى المؤسسات الجوية الأخرى التى تعمل على الطرق المعينة .

---

(1) Tarifs, honoraires et leurs modifications évantuelles.

٢ ـ تحدد الأجور التى تتقاضاها مؤسسات النقل الجوى المعينة طبقاً لهذا الاتفاق عن النقل بين اقليمى الطرفين المتعاقدين كما يأتى :

(ا) وفقاً لقرارات اتحاد شركات النقل الجوى الدولى ـ أو أية هيئة تخلفها ـ متى كانت مؤسسات النقل الجوى المعينة من الطرفين المتعاقدين أعضاء فيها .

(ب) بالاتفاق بين المؤسسات المعينة لتشغيل الخطوط الجوية المعينة إذا لم تكن تلك الموسسات أعضاء فى اتحاد شركات النقل الجوى الدولى أو فى هيئة أخرى مماثلة وإذا لم تكن هناك قرارات للهيئة الدولية مما نوه عنه فى الفقرة « أ » . على أنه فى الحالات التى لا يعين فيها أحد الطرفين المتعاقدين مؤسسة للنقل الجوى للعمل على أى من الطرق الجوية المعينة ولم تحدد الأجور على هذا الطريق وفقاً للفقرة (٢ ـ أ) من هذه المادة فان لمؤسسات النقل الجوى المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر للعمل على هذا الطريق أن تحدد الأسعار التى تتقاضاها .

٣ ـ يجب أن تعرض الأجور التى تحدد على هذا النحو على سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين للموافقة عليها وتصبح نافذة بعد مضى خمسة وأربعين يوما من ابلاغها إلى سلطات الطيران المذكورة ما لم تعلن إحدى تلك السلطات عدم موافقتها عليها .

٤ ـ فى حالة عدم اتفاق المؤسسات المعينة على تحديد الأجور وفقاً للفقرة (٢ ـ ب) من هذه المادة فعلى الطرفين المتعاقدين محاولة الاتفاق على تحديدها وعليهما اتخاذ ما يلزم لتنفيذ ما اتفقا عليه . أما إذا إذا تعذر ذلك فيلجأ إلى التحكيم طبقاً للمادة ١٦ من هذا الاتفاق .

وحتى يسوى هذا الخلاف بالاتفاق أو بالتطبيق لحكم المادة السادسة عشرة تظل الأجور المعمول بها سارية المفعول وعند عدم وجود أجور معمول بها يكون للمؤسسات المعينة تقاضى أجور معقولة .

(المادة الثانية عشرة)

يسجل هذا الاتفاق لدى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى المشكل بمقتضى المعاهدة .

(المادة الثالثة عشرة)

تحقيقاً للتعاون الوثيق بين الطرفين المتعاقدين تقوم سلطات الطيران لديهما بالتشاور سويا بصفة منتظمة بقصد ضمان مراعاة القواعد المنصوص عليها فى هذا الاتفاق وتنفيذ أحكامه وتتبادلان المعلومات اللازمة لذلك .

(المادة الرابعة عشرة)

إذا أصبحت معاهدة متعددة الأطراف بشأن النقل الجوى سارية المفعول بالنسبة إلى كل من الطرفين المتعاقدين يعدل هذا الاتفاق بما يتفق وأحكام المعاهدة المذكورة .

(المادة الخامسة عشرة)

إذا رغب أى من الطرفين المتعاقدين فى تعديل النصوص الواردة فى ملحق هذا الاتفاق بما فى ذلك الطرق المبينة به فله أن يطلب الدخول فى مشاورات بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين ويجب أن تبدأ المشاورات فى خلال ستين يوما من تاريخ الطلب ويبدأ العمل بما تتفق عليه هذه السلطات من تعديلات متى تأيدت بمذكرات يتبادلها الطرفان المتعاقدان بالطريق الدبلوماسى .

(المادة السادسة عشرة)

مع عدم الاخلال بأحكام المادة السابعة عشرة .

١ — إذا نشأ أى خلاف بين الطرفين المتعاقدين على تفسير أو تطبيق هذا الاتفاق فعليهما أولا محاولة فض هذا الخلاف بطريق المفاوضات المباشرة .

٢ — وإذا لم تنتج هذه المفاوضات :

(ا) يجوز للطرفين المتعاقدين إحالة موضوع الخلاف إلى هيئة تحكيم أو أى شخص أو هيئة يختارانها للفصل فيه .

(ب) وإذا لم يتفق الطرفان المتعاقدان على اجراءات التحكيم أو على اختيار المحكمين فلكل من الطرفين المتعاقدين أن يطلب إلى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى أن يفصل فى موضوع الخلاف .

٣ — يتعهد الطرفان المتعاقدان بتنفيذ القرارات التى تصدر وفقاً للفقرة ٢ من هذه المادة .

٤ — إذا لم ينفذ أحد الطرفين المتعاقدين أو أية مؤسسة معينة من جانب أحد الطرفين المتعاقدين الحكم الصادر طبقاً للفقرة الثانية من هذه المادة فللطرف الآخر أن يحد أو يوقف أو يلغى الحقوق التى منحها بمقتضى هذا الاتفاق للطرف المتعاقد المقصر أو للمؤسسات المعينة من جانب هذا الطرف .

٥ — ومع ذلك فن المفهوم انه فى حالة وقوع أى خلاف بين الطرفين المتعاقدين والالتجاء إلى إحدى الوسائل المبينة فى هذه المادة فان هذا الاتفاق يبقى منتجا لكل آثاره إلا ما نص فيه على خلاف ذلك .

(المادة السابعة عشرة)

لأى من الطرفين المتعاقدين فى أى وقت يشاء أن يعلن الطرف المتعاقد الآخر برغبته فى انهاء هذا[1] الاتفاق على أن يبلغ هذا الاعلان فى نفس الوقت إلى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى .

وفى هذه الحالة ينتهى العمل بهذا الاتفاق بعد مضى ١٢ شهرا من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر الاعلان إلا إذا كان الاعلان بالانهاء قد سحب بالاتفاق بين الطرفين المتعاقدين قبل انقضاء هذه المدة . وإذا لم يقر الطرف المتعاقد الآخر بتسلمه الاعلان يعتبر انه قد تسلمه بعد مضى أربعة عشر يوما من تاريخ تسلم مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى له .

(المادة الثامنة عشرة)

١ — فيما يتعلق بتطبيق هذا الاتفاق يقصد بعبارة « سلطات الطيران» بالنسبة للحكومة المصرية مديرعام مصلحة الطيران المدنىوبالنسبة للمملكة البلجيكية إدارة الطيران المدنى[2] ووزارة المستعمرات المختصة بالنسبة إلى الكونجو أو — فى الحالتين — أى شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بوظائفهم الحالية .

٢ — يقصد بعبارة « المؤسسات العينة » مؤسسات النقل الجوى التى تم تعيينها من أحد الطرفين المتعاقدين للعمل على الخطوط الجوية المعينة طبقاً لأحكام المادة الثانية من هذا الاتفاق .

٣ — يعتبر الملحق لهذا الاتفاق جزءا منه وكل اشارة إلى الاتفاق تعنى أيضا الاشارة إلى الملحق إلا إذا نص صراحة على خلاف ذلك .

---

(1) Son désire de mettre fin au présent accord.
(2) L'Administration de l'Aéronautique Civile.

(المادة التاسعة عشرة)

يعمل بهذا الاتفاق بعد التصديق عليه من السلطات المختصة لدى الطرفين المتعاقدين .

اثباتا لذلك وقع المندوبان المفوضان بما لهما من سلطة مخولة من حكومتيهما هذا الاتفاق ووضعا عليه ختميهما .

حرر بالقاهرة فى ١٩ سبتمبر سنة ١٩٥٠ باللغتين العربية والفرنسية ولكل من النصين حجية واحدة .

ملحق (ا)

أولا — للمؤسسات التى تعينها الحكومة المصرية حق تشغيل خطوط جوية على كل من الطرق المبينة فيما يلى ذهابا وايابا وكذلك الهبوط فى الأراضى البلجيكية لأغراض تجارية فى النقط الموضحة فى هذه الفقرة

(ا) الطرق التى تنتهى فى الأراضى البلجيكية .

(ب) الطرق التى تمر عبر الأراضى البلجيكية .

ثانياً — للمؤسسات التى تعينها الحكومة البلجيكية حق تشغيل خطوط جوية على كل من الطرق المبينة فيما يلى ذهابا وايابا وكذلك الهبوط فى الأراضى المصرية لأغراض تجارية فى النقط الموضحة فى هذه الفقرة :

(ا) الطرق التى تنتهى فى الأراضى المصرية :

١ — بروكسل إلى القاهرة مارة بنقط بينهما

٢ — القاهرة إلى بروكسل مارة بنقط بينهما .

(ب) الطرق التى تمر عبر الأراضى المصرية :

١ — بروكسل — القاهرة — الكنجو البلجيكى مارة بنـ ط بينهما.

٢ — الكونجو البلجيكى — القاهرة — بروكسل مارة بنقط بينهما .

ملحق (ب)

إذا لم يكن للمؤسسات التى عينها أحد الطرفين المتعاقدين فى اقليم الطرف المتعاقد الآخر مكاتب خاصة بها تؤدى بواسطة موظفيها الخدمات الخاصة بالحركة فيجوز لهذا الطرف الآخر أن يطلب إلى تلك المؤسسات أن تعهد بمثل هذه الأعمال إلى مؤسسة تحمل جنسيته وتوافق عليها سلطات الطيران لديه .

قانون رقم ٤٨ لسنة ١٩٥١

بالموافقة على اتفاق النقل الجوى المنتظم بين مصر وسيلان

الموقع بلندن فى ٢٦ سبتمبر سنة ١٩٥٠

نحن ....

قرر مجلس الشيوخ ومجلس النواب القانون الآتى نصه وقد صدقنا عليه وأصدرناه :

مادة وحيدة : ووفق على اتفاق النقل الجوى المنتظم بين مصر وسيلان الموقع عليه بلندن فى ٢٦ سبتمبر سنة ١٩٥٠ والملحق نصه بهذا القانون .

نأمر بأن يبصم هذا القانون بخاتم الدولة ، وأن ينشر فى الجريدة الرسمية وينفذ كقانون من قوانين الدولة .

صدر بقصر القبه فى ٧ جمادى الثانية سنة ١٣٧٠ (١٥ مارس سنة ١٩٥١)

الوقائع المصرية فى ١٩ مارس سنة ١٩٥١ — العدد ٢٥

مرسوم باصدار

اتفاق النقل الجوى المنتظم بين مصر وسيلان

الموقع بلندن فى ٢٦ سبتمبر سنة ١٩٥٠

نحن ....

بعد الاطلاع على القانون رقم ٤٨ سنة ١٩٥١ بالموافقة على اتفاق النقل الجوى المنتظم بين مصر وسيلان .

وبناء على ماعرضه علينا وزير الخارجية وموافقة رأى مجلس الوزراء .

رسمنا بما هو آت :

مادة ١ — يعمل اعتباراً من ٤ ابريل سنة ١٩٥١ باتفاق النقل الجوى المنتظم بين مصر وسيلان الموقع بلندن فى ٢٦ سبتمبر سنة ١٩٥٠ والملحق نصه بهذا المرسوم .

مادة ٢ — على وزرائنا ، تنفيذ هذا المرسوم كل فيما يخصه .

صدر بقصر القبه فى ٨ شعبان ١٣٧٠ (١٤ مايو سنة ١٩٥١)

الوقائع المصرية العدد رقم ٤٥ بتاريخ ٢١ مايو سنة ١٩٥١

١٣ – اتفاق

بشأن النقل الجوى المنتظم بين مصر وسيلان [١]

وقع فى لوندرة ٢٦-٩-١٩٥٠

بما أن الحكومة المصرية وحكومة سيلان المشار اليهما فيما بعد بعبار الطرفين المتعاقدين طرفان فى معاهدة الطيران المدنى الدولى الموقعة بشيكاغو فى ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤ المشار اليها فيما بعد بلفظ « المعاهدة »

ولما كان من المرغوب فيه تنظيم المواصلات الجوية الدولية بطريقة مأمونه ومنسقة والعمل جهد استطاعتهما على انماء التعاون الدولى فى هذا السبيل .

ورغبة فى تنشيط النقل الجوى الدولى بأقل الأجور التى تتفق وقواعد الاقتصاد السليمة كوسيلة لإنماء حسن التفاهم والمودة بين الشعبين وتأمينا للفوائد العديدة غير المباشرة لهذا النوع من النقل لصالح البلدين .

ورغبة فى عقد اتفاق يهدف الى ترقية النقل التجارى الجوى المنتظم بين اقليميهما والى ما و راء هما .

فقد عينا مندوبيهما المفوضين الموقعين ادناه لهذا الغرض اللذين وافقا بناء على تفويض من حكومتيهما على ما يأتى .

---

(١) تم التصديق عليه بالقانون رقم ٤٨ لسنة ٥١ فى ٥١/٣/١٥ منشور فى الوقائع المصرية رقم ٢٥ بتاريخ ٥١/٣/١٩ ثم صدر مرسوم الاصدار فى ٩٥١/٥/١٤ منشور فى الوقائع المصرية رقم ٤٥ بتاريخ ٥١/٥/٢١ ولم ينشر فى الوقائع باللغة الأجنبيـة أرجع الى النص الانجليزى فى المجموعة النسخة الأفرنجية طبعة سنة ١٩٥٤ ثم بدأ نفاذه من ١٥١/٤/٣ وسجل بالمنظمة الدولية للطيران برقم ٨٣٧ ما (ض . ص)

(المادة الأولى)

١ – يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحق فى تشغيل الخطوط الجوية المبينة فى الملحق لهذا الاتفاق (والتي سيطلق عليها فيما بعد « الخطوط الجوية المعينة » وذلك على الطرق المبينة بالملحق المذكور (والتي سيطلق عليها فيما بعد «الطرق الجوية المعينة») .

٢ – يمكن البدء فى تشغيل أى من الخطوط الجوية المعينة كله أو جزء منه فوراً أو فى تاريخ لاحق وفقاً لرغبة الطرف المتعاقد الذى منحت له هذه الحقوق بشرط مراعاة أحكام هذا الاتفاق .

(المادة الثانية)

١ – على كل من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابة باسم مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوى التي يعينها لتشغيل الخطوط الجوية المعينة وفقاً لهذا الاتفاق .

٢ – على الطرف المتعاقد الآخر عند استلامه لهذا الاخطار أن يصدر ترخيص التشغيل اللازم للمؤسسات المعينة دون أى تأخير لا مبرر له وذلك مع مراعاة أحكام الفقرة الثالثة من هذه المادة والمادة الثالثة من هذا الاتفاق .

٣ – يجوز لسلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين قبل أن تصدر ترخيص التشغيل لإحدى المؤسسات التى عينها الطرف المتعاقد الآخر أن تطلب من تلك المؤسسة إثبات أنه تتوفر فيها الشروط التي تتطلبها القوانين والقواعد واللوائح التي تطبقها عادة هذه السلطات على تشغيل الخطوط الجوية المنتظمة بشرط ألا تكون هذه القوانين والقواعد واللوائح متعارضة مع أحكام المعاهدة أو أحكام هذا الاتفاق.

٤ – بعد استيفاء أحكام الفقرتين الأولى والثانية من هذه المادة يجوز للمؤسسات التي عينت وصدر لها ترخيص التشغيل على هذا النحو أن تبدأ العمل على الخطوط الجوية المعينة فى أى وقت .

(المادة الثالثة)

١ – يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق عدم الموافقة على تعيين الطرف المتعاقد الآخر لمؤسسة نقل جوى وكذلك وقف أو الغاء الحقوق المبينة فى المادة الخامسة من هذا الاتفاق بالنسبة لمؤسسة نقل جوى معينة أو فرض ما يراه ضروريا من شروط يجب على المؤسسة اتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك فى أية حالة لايقتنع فيها بأن جزءاً هاما من ملكية هذه المؤسسة وادارتها الفعلية فى يد الطرف المتعاقد الآخر الذى عينها أو فى يد رعاياه .

٢ – يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق وقف تمتع أية مؤسسة نقل جوى بالحقوق المبينة فى المادة الخامسة من هذا الاتفاق أو بفرض مايراه ضروريا من شروط يجب عليها اتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك فى حالة تقصير المؤسسة فى اتباع القوانين والقواعد واللوائح المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الذى منح الحقوق أو فى حالة عدم قيام المؤسسة بالتزاماتها طبقاً لهذا الاتفاق – وعلى أى حال لايتخذ أى من الطرفين المتعاقدين بمفرده هذا الإجراء قبل اعلان الطرف المتعاقد الآخر بالعزم على ذلك وعدم تمكن سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين من الوصول الى اتفاق فى مدى ثلاثين يوما من تاريخ الاخطار المذكور .

(المادة الرابعة)

١ – تسرى القوانين واللوائح المعمول بها لدى أحد الطرفين المتعاقدين وعلى الخصوص ما يتعلق منها بدخول الطائرات التى تعمل فى الملاحة

الجوية الدولية الى اقليمه أو بمغادرتها له أو المتعلقة بتشغيل هذه الطائرات أو ملاحتها على طائرات مؤسسات النقل الجوى التابعة للطرف المتعاقد الآخر أثناء وجودها فى ذلك الاقليم .

٢ — تسرى القوانين والقواعد واللوائح المعمول بها لدى أحد الطرفين المتعاقدين وعلى الخصوص مايتعلق منها بدخول اقليمه أو مغادرته بالنسبة لركاب وطاقم الطائرات والبضائع التى تحملها (كقوانين الدخول والخروج والهجرة وجوازات السفر والجمارك والحجر الصحى ونظم العملة) على طائرات المؤسسات التى يعينها الطرف المتعاقد الآخر فى داخل اقليم الطرف المتعاقد الأول .

(المادة الخامسة)

١ — مع مراعاة أحكام المادتين السادسة والسابعة من هذا الاتفاق يمنح كل من الطرفين المتعاقدين المؤسسات المعينة من الطرف المتعاقد الآخر عند تشغيلها للخطوط الجوية المعينة الحق فى نقل ركاب وبضائع وبريد بين اقليم أحد الطرفين المتعاقدين واقليم الطرف المتعاقد الآخر أو اقليم أى بلد ثالث .

٢ — لاتخول الفقرة الأولى من هذه المادة المؤسسات المعينة من أحد الطرفين المتعاقدين الحق فى نقل ركاب أو بضائع أو بريد بمقابل[١] من نقطة واقعة فى اقليم الطرف المتعاقد الآخر الى نقطة أخرى فى نفس هذا الاقليم مهما كان مصدر هذا النقل أو قصده النهائى .

(المادة السادسة)

١ — تتاح للمؤسسات المعينة من جانب كل من الطرفين المتعاقدين فرص عادلة[٢] ومتكافئة فى تشغيلها على الطرق الجوية المعينة بين اقليمهما .

---

(1) For remuneration or hire (Cabotage).
(2) A fair and equal opportunity.

٢ — يكون الهدف الرئيسى للمؤسسات المعينة عند قيامها بتشغيل خطوطها الجوية توفير حمولة بمعامل معقول[1] تتناسب مع حاجة النقل القائمة والممكن توقعها عقلا بين اقليم الطرف المتعاقد الذى عين المؤسسات وبين الجهات التى ينتهى اليها هذا النقل .

٣ — يراعى عند تشغيل الخطوط الجوية المعينة من أى من الطرفين المتعاقدين أن يكون مجموع الحمولة التى تقدمها المؤسسات المعينة من الطرفين المتعاقدين على أى جزء من الطرق الجوية المعينة تقع احدى نهايتيه فى اقليم أى من الطرفين المتعاقدين مضافا اليها الحمولة التى تقدمها المؤسسات الأخرى على نفس الجزء من الطريق متناسبا تناسباً معقولا مع حاجة الجمهور للنقل الجوى .

(المادة السابعة)

يجب ألا تسىء المؤسسات المعينة من أى من الطرفين المتعاقدين استعمال الحقوق الممنوحة لها أثناء تشغيلها الخطوط الجوية المعينة بحيث تضر بمصالح أية مؤسسة نقل جوى تابعة للطرف المتعاقد الآخر وتقوم بالنقل على نفس الطريق الجوى أو جزء منه .

(المادة الثامنة)

تعفى من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وغيرها من الرسوم المماثلة التى يفرضها أى من الطرفين المتعاقدين فى اقليمه كميات الوقود وزيوت التشحيم التى تمون بها طائرات المؤسسات المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر فى ذلك الاقليم . مع وجوب خضوعها فيما عدا هذا لأحكام التعليمات الجمركية المتبعة .

هذا علاوة على ماقضت به المادة ٢٤ من المعاهدة .

(1) A reasonable load factor of capacity adequate to the current and reasonably anticipated traffic.

(المادة التاسعة)

١ — على كل من الطرفين المتعاقدين أن يلزم مؤسساته المعينة بأن تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر مقدما وفى ابدر وقت ممكن بصور جداول مواعيد السفر وتعريفة الأجور وكذا بجميع المعلومات الأخرى المشابهة المتعلقة بتشغيل الخطوط الجوية المعينة وبما يطرأ على كل منها من تعديلات .

٢ — على كل من الطرفين المتعاقدين أن يلزم مؤسساته المعينة بأن تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر باحصاءات عن حركة النقل الفعلى على خطوطها الجوية المعينة الى ومن وعبر اقليم هذا الطرف المتعاقد الآخر مبينا بها بداية ونهاية النقل .

(المادة العاشرة)

اذا ما تطلب الأمر لداعى الاقتصاد استعمال طائرات مختلفة الحمولة فى المراحل المختلفة لطريق من الطرق الجوية المعينة وكان تغيير طائرة بأخرى يتم فى اقليم أحد الطرفين المتعاقدين وجب ألا يترتب على هذا التغيير اخلال بالأحكام الواردة فى هذا الاتفاق بصدد الحمولة والنقل وفى هذه الأحوال يجب أن ينسق اتصال الطائرتين بحيث تنتظر الطائرة الثانية وصول الطائرة الأولى إلا اذا حالت دون ذلك ضرورات فنية .

(المادة الحادية عشر)

١ — تحدد أجور النقل فى مستوى معقول مع مراعاة جميع العوامل التى تشمل اقتصاديات التشغيل والربح المعقول ومميزات كل خط (بما فى ذلك السرعة ومستوى الراحة) ومع مراعاة الأجور المعمول بها لدى المؤسسات الجوية المنتظمة الأخرى التى تعمل على نفس الطريق أو على جزء منه .

٢ — تحدد الأجور التى تتقاضاها مؤسسات النقل الجوى المعينة بمقتضى هذا الاتفاق عن النقل على أى من الطرق الجوية المعينة بين اقليمى الطرفين المتعاقدين أو بين اقليم أحدهما واقليم دولة أخرى كالآتى :

(ا) وفقاً لقرارات أى منظمة لمؤسسات النقل الجوى تضم المؤسسات المعينة بمقتضى هذا الاتفاق وبشرط أن يقبلها كل من الطرفين المتعاقدين .

(ب) بالاتفاق بين المؤسسات صاحبة الشأن المعينة من كلا الطرفين المتعاقدين اذا لم تكن تلك الموسسات أعضاء فى نفس المنظمة أو اذا لم تكن هناك قرارات مما نوه عنه فى الفقرة (ا) السابقة. على أنه فى الحالات التى لايعين فيها أحد الطرفين المتعاقدين موسسة للنقل الجوى للعمل على أى من الطرق الجوية المعينة ولم تحدد الأجور على هذا الطريق وفقاً للفقرة (٢ — ا) فان لموسسات النقل الجوى المعينة من قبل الطرف الآخر للقيام بالعمل على هذا الطريق أن تحدد الأسعار التى تتقاضاها .

٣ — يجب أن تعرض الأجور التى تحدد على هذا النحو على سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين للموافقة عليها وتصبح نافذة بعد ثلاثين يوما من ابلاغها لسلطات الطيران المذكورة مالم تعلن سلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين عدم موافقتها عليها .

٤ — فى حالة عدم تحديد الأجور وفقاً للفقرة ٢ من هذه المادة أو فى حالة عدم موافقة سلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين على الأجور التى حددت طبقاً لهذه الفقرة فعلى الطرفين المتعاقدين محاولة الاتفاق على تحديدها وعليهما اتخاذ ما يلزم لتنفيذ ما اتفقا عليه.

وعند عدم الاتفاق يعالج الخلاف طبقاً للمادة السادسة عشرة من هذا الاتفاق .

وحتى يسوى هذا الخلاف بالاتفاق أو بالتطبيق لحكم المادة السادسة عشرة تظل الأجور المعمول بها سارية المفعول وعند عدم وجود أجور معمول بها يكون للمؤسسات صاحبة الشأن تقاضى أجور معقولة .

(المادة الثانية عشرة)

يسجل هذا الاتفاق لدى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى المشكل بمقتضى المعاهدة .

(المادة الثالثة عشرة)

تحقيقاً للتعاون الوثيق بين الطرفين المتعاقدين تقوم سلطات الطيران لديهما بالتشاور سوياً بناء على طلب أى من تلك السلطات بقصد مراعاة القواعد المنصوص عليها فى هذا الاتفاق وتنفيذ أحكامه وتتبادلان المعلومات اللازمة لذلك .

(المادة الرابعة عشرة)

اذا أصبحت معاهدة متعددة الأطراف بشأن النقل الجوى الدولى المنتظم سارية المفعول بالنسبة الى كل من الطرفين المتعاقدين يعدل هذا الاتفاق بما يتفق وأحكام المعاهدة المذكورة .

(المادة الخامسة عشرة)

اذا رغب أى من الطرفين المتعاقدين فى تعديل النصوص الواردة فى ملحق هذا الاتفاق فله أن يطلب الدخول فى مشاورات مباشرة بين

سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين ويجب أن تبدأ هذه المشاورات فى خلال ستين يوما من تاريخ الطلب ويبدأ العمل بما يتفق عليه هذه السلطات من تعديلات متى تأيدت بمذكرات يتبادلها الطرفان المتعاقدان بالطريق الدبلوماسى .

(المادة السادسة عشرة)

١ — مع عدم الإخلال بالمادة السابعة عشرة من هذا الاتفاق .

اذا نشأ أى خلاف بين الطرفين المتعاقدين على تفسير أو تطبيق هذا الاتفاق فعليهما أولا محاولة فض هذا الخلاف بطريق المفاوضات المباشرة.

٢ — فاذا لم يصل الطرفان المتعاقدان الى تسوية الخلاف بالمفاوضات لمباشرة فى مدى تسعين يوما من بدء اثارة الخلاف من جانب أى من الطرفين المتعاقدين .

(ا) جاز لهما الاتفاق على احالة موضوع الخلاف الى هيئة تحكيم أو أى شخص أو هيئة أخرى يختارانها للفصل فيه .

(ب) فاذا لم يتفقا على التحكيم أو اذا اتفقا عليه ولم يتفقا على تشكيل هيئة المحكمين خلال ثلاثين يوما يكون لأى منهما أن يرفع الخلاف الى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى ليفصل فيه .

٣ — لأى من الطرفين المتعاقدين أن يطلب الى هيئة التحكيم أو مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى — حسب الأحوال — أن يقرر فى مدى ثلاثين يوما من تاريخ الطلب ما يجب اتخاذه من اجراءات مؤقتة للمحافظة على حقوق الطرفين المتعاقدين .

٤ — يتعهد الطرفان المتعاقدان لتنفيذ أى قرار مؤقت أو حكم نهائى يصدر وفقا للفقرتين ٢ و ٣ من هذه المادة .

٥ — اذا لم ينفذ أحد الطرفين المتعاقدين أو أية مؤسسة معينة من جانب أحد الطرفين المتعاقدين الحكم الصادر طبقا للفقرة الثانية من هذه المادة أو القرار المؤقت الصادر طبقا للفقرة الثانية منها فللطرف المتعاقد الآخر أن يحد أو يوقف أو يلغى الحقوق التى منحها بمقتضى هذا الاتفاق للطرف المتعاقد المقصر أو للمؤسسات المعينة من قبل هذا الطرف أو المؤسسة المعينة المقصرة .

(المادة السابعة عشرة)

لأى من الطرفين المتعاقدين فى أى وقت يشاء أن يعلن الطرف المتعاقد الآخر برغبته فى انهاء هذا الاتفاق على أن يبلغ هذا الإعلان فى نفس الوقت الى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى وفى هذه الحالة ينتهى العمل بهذا الاتفاق بعد مضى ١٢ شهرا من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر الاعلان الا اذا كان الاعلان بالإنهاء قد سحب بالاتفاق بين الطرفين المتعاقدين قبل انقضاء هذه المده فاذا لم يقر الطرف المتعاقد الآخر بتسلمه الاعلان يعتبر أنه قد تسلمه بعد مضى أربعة عشر يوما من تاريخ تسلم مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى هذا الإعلان .

(المادة الثامنة عشرة)

١ — فيما يتعلق بتطبيق هذا الاتفاق يقصد بعبارة « سلطات الطيران » بالنسبة للحكومة المصرية مدير عام مصلحة الطيران المدنى فى الوقت الحالى أو أى شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بوظائفه الحالية وبالنسبة لحكومة سيلان مدير الطيران المدنى فى الوقت الحالى — أو أى شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بوظائفه الحالية .

٢ — يقصد بعبارة « المؤسسات المعينة » مؤسسات النقل الجوى التى تعينها سلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين للعمل

على الخطوط الجوية المعينة والتى أخطرت عنها كتابة سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر .

٣ — يعتبر الملحق لهذا الاتفاق جزءا منه وكل أشارة الى الاتفاق تعنى أيضا الإشارة الى الملحق إلا اذا نص صراحة على خلاف ذلك .

(المادة التاسعة عشرة)

يبدأ العمل بهذا الاتفاق بمجرد ابلاغ الحكومة المصرية حكومة سيلان بالتصديق على هذا الاتفاق .

اثباتا لذلك وقع المندوبان المفوضان بما لهما من سلطة مخولة من حكومتهما هذا الاتفاق ووضعا عليه ختمهما .

وقع فى لوندرة بتاريخ ٢٦-٩-١٩٥٠ باللغات العربية والانجليزية ولكل من النصين حجية واحدة .

ملحق (ا)

١ — للمؤسسات التى تعينها الحكومة المصرية حق تشغيل خطوط جوية على كل من الطرق المبينة فيما يلى فى كلا الاتجاهين والهبوط فى سيلان لأغراض تجارية فى النقط الموضحة فى هذه الفقرة :

(ا) الطرق التى تنتهى فى أراضى سيلان .

(تحدد فيما بعد) .

(ب) الطرق التى تعبر أراضى سيلان .

(تحدد فيما بعد) .

٢ — للمؤسسات التى تعينها حكومة سيلان حق تشغيل خطوط جوية على كل من الطرق المبينة فيما يلى فى كلا الاتجاهين والهبوط فى مصر لأغراض تجارية فى النقط الموضحة فى هذه الفقرة :

(ا) الطرق التى تنتهى فى الاراضى المصرية .

(تحدد فيما بعد) .

(ب) الطرق التى تعبر الاراضى المصرية .

كولومبو — عن طريق نقط متوسطة فى الهند — الى كراتشى أو البصرة — القاهرة — روما أو مالطة — لندن .

ملحق (ب)

اذا لم يكن للمؤسسات التى عينها أحد الطرفين المتعاقدين فى اقليم الطرف المتعاقد الآخر مكاتب خاصة بها تؤدى بواسطة موظفيها الخدمات الخاصة بالحركة . يجوز للطرف المتعاقد الآخر أن يطالب منها اسناد هذه الخدمات الى منشأة معتمدة من سلطات الطيران التابعة لها وتحمل جنسية تلك السلطات .

ملحق (ج)

لأية مؤسسة معينة من أى من الطرفين المتعاقدين أن تلغى فى أية رحلة أو فى كل رحلاتها النزول فى نقطة واحدة أو عدة نقط من أى طريق جوى معين بشرط ألا يضر ذلك بحاجة الجمهور للنقل الجوى بين البلدين .

١٤ – مشروع اتفاق

بشأن النقل الجوى المنتظم بين مصر وبريطانيا[1]

وقع فى ١٩٥١/٣/١

بما أن الحكومة المصرية وحكومة المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وشمال ايرلندا طرفان فى معاهدة الطيران المدنى الدولى الموقعة بشيكاغو فى اليوم السابع من ديسمبر سنة ١٩٤٤ المشار اليها فيما بعد بلفظ « المعاهدة »

ولما كان من المرغوب فيه تنظيم المواصلات الجوية الدولية بطريقة مأمونه ومنسقة والعمل جهد استطاعتهما على انماء التعاون الدولى فى هذا السبيل .

ورغبة فى تنشيط النقل الجوى الدولى بأقل الأجور التى تتفق وقواعد الاقتصاد السليمة كوسيلة لإنماء حسن التفاهم والمودة بين الشعبين وتأميناً للفوائد العديدة غير المباشرة لهذا النوع من النقل لصالح البلدين .

ورغبة فى عقد اتفاق يهدف إلى ترقية النقل التجارى الجوى المنتظم بين اقليميهما وإلى ما وراءهما .

فقد عينا مندوبيها المفوضين الموقعين أدناه لهذا الغرض واللذين وافقا — بناء على تفويض من حكومتيهما — على ما يأتى :

---

(١) لم يصدر حتى الآن (أواخر ديسمبر سنة ٩٥٣) قانون التصديق على هذا الاتفاق على الرغم من توقيعه بالحروف الأولى منذ ما يقرب من ثلاث سنوات . ومن ثم فنحن هنا لا نزال أمام مشروع اتفاق لا يقيد أى من الدولتين المتعاقدين وفقا للأوضاع الدستورية وأحكام القانون الدولى العام . راجع تعليقنا على ذلك فى آخر هذا الاتفاق ما (ض . ص)

(المادة الأولى)

١ — يمنح كل الطرفين المتعاقدين من الطرف المتعاقد الآخر الحق فى تشغيل الخطوط المبينة فى الملحق لهذا الاتفاق (والتى سيطلق عليها فيما بعد « الخطوط الجوية المعينة ») . وذلك على الطرق المبينة بالملحق المذكور (والتى سيطلق عليها فيما بعد « الطرق الجوية المعينة ») .

٢ — يمكن البدء فى تشغيل أى من الخطوط الجوية المعينة كله أو جزء منه فوراً أو فى تاريخ لاحق وفقاً لرغبة الطرف المتعاقد الذى منحت له هذه الحقوق بشرط مراعاة أحكام هذا الاتفاق .

(المادة الثانية)

١ — على كل من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابة باسم مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوى التى يعينها لتشغيل الخطوط الجوية المعينة وفقاً لهذا الاتفاق .

٢ — على الطرف المتعاقد الآخر عند استلامه هذا الاخطار أن يصدر ترخيص التشغيل اللازم للمؤسسة أو المؤسسات دون أى تأخير لا مبر له وذلك مع مراعاة أحكام الفقرة الثالثة من هذه المادة والمادة الثالثة من هذا الاتفاق .

٣ — يجوز لسلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين قبل أن تصدر ترخيص التشغيل لأحدى المؤسسات التى عينها الطرف المتعاقد الآخر أن تطلب من تلك المؤسسة اثبات أنه تتوافر فيها الشروط التى تتطلبها القوانين والقواعد واللوائح التى تطبقها عادة هذه السلطات على

تشغيل الخطوط الجوية المنتظمة بشرط ألا تكون هذه القوانين والقواعد واللوائح متعارضة مع أحكام المعاهدة أو أحكام هذا الاتفاق .

٤ — بعد استيفاء أحكام الفقرتين الأولى والثانية من هذه المادة يجوز للمؤسسات التى عينت وصدر لها ترخيص التشغيل على هذا النحو أن تبدأ العمل على الخطوط الجوية المعينة فى أى وقت

(المادة الثالثة)

١ — يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق عدم الموافقة على تعيين الطرف المتعاقد الآخر لمؤسسة نقل جوى وكذلك وقف أو الغاء الحقوق المبينة فى المادة الخامسة من هذا الاتفاق بالنسبة لمؤسسة نقل جوى معينة أو فرض ما يراه ضرورياً من شروط يجب على المؤسسة اتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك فى أية حالة لا يقتنع فيها بأن جزءاً هاماً من ملكية هذه المؤسسة وادارتها الفعلية فى يد الطرف المتعاقد الآخر الذى عينها أو فى يد رعاياه .

٢ — يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر بحق وقف تمتع أية مؤسسة نقل جوى بالحقوق المبينة فى المادة الرابعة من هذا الاتفاق ويفرض ما يراه ضرورياً من شروط يجب عليها اتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك فى حالة تقصير المؤسسة فى اتباع القوانين والقواعد واللوائح المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الذى منح الحقوق أو فى حالة عدم قيام المؤسسة بالتزاماتها طبقاً لهذا الاتفاق .

(المادة الرابعة)

١ — تمنح كل من الطرفين المتعاقدين الموسسات المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر .

(ا) حق عبور طائراتها اقليمه وهبوطها فى ذلك الاقليم لأغراض غير تجارية طالما كان الطرفان المتعاقدان أطرافاً فى اتفاق مرور

(1) The right to fly their aircraft across its territory an the right to land therin for non-traffic purposes.

الخطوط الجوية الدولية الموقع بشيكاغو فى اليوم السابع من ديسمبر سنة ١٩٤٤ وبشرط مراعاة أحكامه .[١]

(ب) حق انزال وأخذ ركاب وبضائع وبريد من نقط فى اقليمه[٢] محدد فى الملحق سواء كان هذا النقل وارد من أو صادر إلى اقليم الطرف المتعاقد الآخر أو اقليم أى بلد ثالث على الطريق الجوية المعينة مع مراعاة أحكام المادتين الخامسة والسادسة .

٢ — لا تخول الفقرة الأولى من هذه المادة المؤسسات المعينة من أحد الطرفين المتعاقدين الحق فى نقل ركاب وبضائع أو بريد بمقابل من[٣] نقطة واقعة فى اقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة أخرى فى نفس هذا الاقليم.

المادة الخامسة

١ — تتاح للمؤسسات المعينة من جانب كل من الطرفين المتعاقدين فرص عادلة ومتكافئة فى تشغيلها على الطرق الجوية المعينة بين اقليميهما .

٢ — يكون الهدف الرئيسى للخطوط الجوية التى تشغلها المؤسسات المعينة من أى من الطرفين المتعاقدين توفير حمولة بنسبة معقولة تتفق مع حاجة النقل القائمة والممكن توقعها عقلا بين اقليم الطرف المتعاقد الذى عين المؤسسات وبين الجهات التى اليها هذا النقل .

٣ — يراعى عند تشغيل الخطوط الجوية المعينة من أى من الطرفين المتعاقدين أن يكون مجموع الحمولة التى تقدمها المؤسسات المعينة من الطرفين المتعاقدين متناسباً تناسباً معقولاً مع حاجة الجمهور للنقل الجوى .

---

(١) مصر وقعت على هذا الاتفاق فى ١٩٤٤/١٢/٧ وصدر القانون رقم ١٦ لسنة ١٩٤٧ بالتصديق عليه

(2) The right to put down and take on ... ...

(3) Passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire ... ...

(المادة السادسة)

يجب ألا تسئ المؤسسات المعينة من أى من الطرفين المتعاقدين استعمال[1] الحقوق الممنوحة لها أثناء تشغيلها الخطوط الجوية المعينة بحيث تضر بمصالح أية مؤسسة نقل جوى تابعة للطرف المتعاقد الآخر تقوم بالنقل على نفس الطريق الجوى أو جزء منه .

(المادة السابعة)

تعفى من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وغيرها من الرسوم المماثلة التى يفرضها أى من الطرفين المتعاقدين فى أى اقليم جمركى تابع له كميات الوقود وزيوت التشحيم التى تدخل هذا الاقليم مرافقة المؤسسات المعينة من جانب الطرف المتعاقد الآخر أو باسمها أو الذى تمون بها طائرات تلك المؤسسات فى هذا الاقليم والتى تبقى فى الطائرة عند مغادرتها آخر مطار فى ذلك الاقليم مع وجوب خضوعها فيما عدا هذا لأحكام التعليمات الجمركية المتبعة .

هذا علاوة على ما قضت به المادة ٢٤ من المعاهدة فيما يتعلق بتطبيق هذه المادة يقصد بعبارة « اقليم جمركى[2] أى منطقة تعتبر وحدة مستقلة من الوجهة الجمركية .

(المادة الثامنة)

١ — على كل من الطرفين المتعاقدين أن يلزم مؤسساته المعينة بأن تمد سلطات الطيران لدى الطرف الآخر مقدما وفى أبدر وقت ممكن بصور من جداول مواعيد السفر وتعريفة الأجور وكذا بجميع المعلومات الأخرى المشابهة المتعلقة بتشغيل الخطوط الجوية المعينة وبما يطرأ على كل منها من تعديلات .

---

(1) Shall not be exercised unfairly to the detriment or disadvantage of any airline.

(2) « Customs territory.»

٢ — على كل من الطرفين المتعاقدين أن يلزم مؤسساته المعينة بأن تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر باحصاءات عن حركة النقل الفعلى على خطوطها الجوية المعينة إلى ومن عبر اقليم هذا الطرف المتعاقد الآخر مبينا بها بداية ونهاية النقل .

(المادة التاسعة)

إذا ما تطلب الأمر لداعي الاقتصاد استعمال طائرات مختلفة الحمولة فى المراحل المختلفة لطريق من الطرق الجوية المعينة وكان تغيير طائرة بأخرى يتم فى إقليم أحد الطرفين المتعاقدين وجب ألا يترتب على هذا التغيير اخلال بالأحكام الواردة فى هذا الاتفاق بصدد الحمولة والنقل . وفى هذه الأحوال يجب أن ينسق اتصال الطائرتين بحيث تنتظر الطائرة الثانية وصول الطائرة الأولى إلا إذا حالت دون ذلك ضرورات فنية .

(المادة العاشرة)

١ — تحدد أجور النقل فى مستوى معقول مع مراعاة جميع العوامل التى تشمل اقتصاديات التشغيل والربح المعقول ومميزات كل خط (بما فى ذلك السرعة ومستوى الراحة)[1] ومع مراعاة الأجور المعمول بها لدى المؤسسات الجوية المنتظمة الأخرى التى تعمل على نفس الطريق أو على جزء منه .

٢ — تحدد الأجور التى تتقاضاها مؤسسات النقل الجوى المعينة بمقتضى هذا الاتفاق عن النقل على أى من الطرق الجوية المعينة بين إقليمى الطرفين المتعاقدين أو بين اقليم أحدهما واقليم دولة أخرى كالآتى :

(ا) وفقا لقرارات أى منظمة لمؤسسات النقل الجوى تضم المؤسسات المعينة بمقتضى هذا الاتفاق وبشرط أن يقبلها كل من الطرفين المتعاقدين .

---

(1) Including standards of speed and accomodation — (y compris les conditions de rapidité et de confort).

(ب) بالاتفاق بين المؤسسات صاحبة الشأن المعينة من كلا الطرفين المتعاقدين إذا لم تكن تلك المؤسسات أعضاء فى نفس المنظمة أو إذا لم تكن هناك قرارات مما نوه عنه فى الفقرة (١) السابقة. على أنه فى الحالات التى لا يعين فيها أحد الطرفين المتعاقدين مؤسسة للنقل الجوى للعمل على أى من الطرق الجوية المعينة ولم تحدد الأجور على هذا الطريق وفقاً للفقرة (٢ — ١) فان لمؤسسات النقل الجوى المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر للقيام بالعمل على هذا الطريق أن تحدد الأسعار التى تتقاضاها

٣ — يجب أن تعرض الأجور التى تحدد على هذا النحو على سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين للموافقة عليها وتصبح نافذة بعد مضى خمسة وأربعين يوما من ابلاغها إلى سلطات الطيران المذكورة ما لم تعلن سلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين عدم موافقتها عليها.

٤ — فى حالة عدم تحديد الأجور وفقاً للفقرة الثانية من هذه المادة أو فى حالة عدم موافقة سلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين على الأجور التى حددت طبقاً لهذه الفقرة فعلى الطرفين المتعاقدين محاولة الاتفاق على تحديدها وعليهما اتخاذ ما يلزم لتنفيذ ما اتفقا عليه. وعند عدم الاتفاق يعالج الخلاف طبقاً للمادة الخامسة عشرة من هذا الاتفاق.

وحتى يسوى هذا الخلاف بالاتفاق أو بالتطبيق لحكم المادة الخامسة عشرة تظل الأجور المعمول بها سارية المفعول وعند عدم وجود أجور معمول بها يكون للمؤسسات صاحبة الشأن تقاضى أجور معقولة.

(المادة الحادية عشرة)

يسجل هذا الاتفاق لدى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى المشكل بمقتضى المعاهدة.[1]

(١) العجيب أن هذا الاتفاق وان ظل فى مرحلة المشروع ولم تصدق عليه مصر بعد، فانه رغم ذلك سجل فى المنظمة الدولية تحت رقم ٨٨٥ ولما كانت مصر لم تقم بهذا التسجيل فالظاهر أنه حصل من جانب بريطانيا وحدها (ض. ص)

(المادة الثانية عشرة)

تحقيقاً للتعاون الوثيق بين الطرفين المتعاقدين تقوم سلطات الطيران لديهما بالتشاور سويا من آن لآخر بقصد ضمان مراعاة القواعد المنصوص عليها فى هذا الاتفاق وتنفيذ أحكامه وتتبادلان المعلومات اللازمة لذلك .

(المادة الثالثة عشرة)

إذا أصبحت معاهدة متعددة الأطراف بشأن النقل الجوى الدولى المنتظم سارية المفعول بالنسبة إلى كل من الطرفين المتعاقدين يعدل هذا الاتفاق بما يتفق وأحكام المعاهدة المذكورة .

(المادة الرابعة عشرة)

إذا رغب أى من الطرفين المتعاقدين فى تعديل النصوص الواردة فى ملحق هذا الاتفاق فله أن يطلب الدخول فى مشاورات مباشرة بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين ويجب أن تبدأ هذه المشاورات فى خلال ستين يوما من تاريخ الطلب ويبدأ العمل بما تتفق عليه هذه السلطات من تعديلات متى تأيدت بمذكرات يتبادلها الطرفان المتعاقدان بالطريق الدبلوماسى .

(المادة الخامسة عشرة)

١ — مع عدم الاخلال بأحكام المادة السادسة عشرة من هذا الاتفاق ، إذا نشأ أى خلاف بين الطرفين المتعاقدين على تفسير أو تطبيق هذا الاتفاق فعليهما أولا محاولة فض هذا الخلاف بطريق المفاوضات المباشرة .[١]

(1) If any dispute arises ...... They shall, in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves.

٢ — فاذا لم يصل الطرفان المتعاقدان إلى تسوية الخلاف بالمفاوضات المباشرة فى مدى تسعين يوما من بدء اثارة الخلاف من جانب أى من الطرفين المتعاقدين مع الطرف المتعاقد الآخر .

(أ) جاز لهما الاتفاق على إحالة موضوع الخلاف إلى هيئة تحكيم[١] أو أى شخص أو هيئة أخرى يختارانها للفصل فيه .

(ب) فاذا لم يتفقا على التحكيم أو إذا اتفقا عليه ولم يتفقا على تشكيل هيئة المحكمين خلال ستين يوما يكون لأى منهما أن يرفع الخلاف إلى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى ليفصل فيه .[٢]

٣ — لأى من الطرفين المتعاقدين أن يطلب إلى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى أو هيئة التحكم أو أى شخص أو هيئة أخرى يكون موضوع الخلاف قد أحيل اليها وفقاً للفقرة الثانية من هذه المادة — أن تأمر الطرفين المتعاقدين باتخاذ اجراءات مؤقتة إلى أن يبت نهائيا فى الخلاف .

٤ — يتعهد الطرفان المتعاقدان بتنفيذ أى قرار يصدر وفقاً للفقرة الثانية من هذه المادة أو أى أمر يصدر وفقاً للفقرة الثالثة .

٥ — إذا لم ينفذ أحد الطرفين المتعاقدين أو أية مؤسسة معينة من جانب أحد الطرفين المتعاقدين القرار الصادر طبقاً للفقرة الثانية أو الحكم الصادر طبقاً للفقرة الثالثة من هذه المادة فللطرف المتعاقد الآخر أن يحد أو يوقف أو يلغى الحقوق التى منحها — بمقتضى هذا الاتفاق — للطرف المتعاقد المقصر أو للمؤسسة أو المؤسسات المعينة من قبل هذا الطرف أو للمؤسسة المعينة المقصرة .

---

(1) An arbitral tribunal.
(2) Submit the dispute for decision to the Council of the I.C.A.O.—

(المادة السادسة عشرة)

لأى من الطرفين المتعاقدين فى أى وقت يشاء أن يعلن الطرف المتعاقد الآخر برغبته فى انهاء هذا الاتفاق على أن يبلغ هذا الاعلان فى نفس الوقت إلى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى — وفى هذه الحالة ينتهى العمل بهذا الاتفاق بعد مضى اثنى عشر شهرا من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر الاعلان إلا إذا كان الاعلان بالانهاء قد سحب بالاتفاق بين الطرفين المتعاقدين قبل انقضاء هذه المدة . فاذا لم يقر الطرف المتعاقد الاخر بتسلمه الاعلان يعتبر انه قد تسلمه بعد مضى أربعة عشر يوما من تاريخ تسلم مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى هذا الاعلان .

(المادة السابعة عشرة)

١ — فيما يتعلق بتطبيق هذا الاتفاق يقصد بعبارة «الطرفين المتعاقدين»[1] الحكومة المصرية وحكومة المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وشمال ايرلاندا .

٢ — يقصد بعبارة « سلطات الطيران » بالنسبة لمصر مدير عام الطيران المدنى فى الوقت الحالى أو أى شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بوظائفه الحالية وبالنسبة للملكة المتحدة وزير الطيران المدنى أوأى[2] شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بوظائفه الحالية .

٣ — يقصد بعبارة «المؤسسات المعينة[3]» « مؤسسات النقل الجوى التى تعينها سلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين للعمل على الخطوط الجوية المعينة والتى أخطرت عنها كتابة سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر .

---

(1) Contracting Parties.
(2) The Minister of Civil Arriation.
(3) Designated airlines.

٤ — يعتبر الملحق لهذا الاتفاق جزءاً منه وكل اشارة الى الاتفاق تعتبر شاملة للملحق إلا اذا نص صراحة على خلاف ذلك .

٥ — يكون للعبارات « اقليم » « خط جوى » « خط جوى دولى » «مؤسسة نقل جوى» نفس المعانى المخصصة لها فى المادة الثانية والسادسة والتسعين من المعاهدة . [١]

(المادة الثامنة عشرة)

يبدأ نفاذ هذا الاتفاق بمجرد ابلاغ كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر باستيفاء اجراءاته الدستورية . [٢]

أو يبدأ العمل بهذا الاتفاق بمجرد ابلاغ الحكومة المصرية حكومة المملكة المتحدة باستيفاء اجراءاتها الدستورية

اثباتا لذلك وقع المندوبان المفوضان بما لهما من سلطة مخولة من حكومتيهما على هذا الاتفاق ووضع عليه ختميهما .

حرر فى القاهرة فى يوم ١ من شهر مارس سنة ١٩٥١ باللغتين العربية والانجليزية ولكل من النصين حجية واحدة .

---

(1) Territory — Air service — International air service — Airline.

(٢) لم تستوف مصر حتى اليوم أوائل يناير سنة ١٩٥٤ الاجراءات الدستورية ليبدأ نفاذ هذا الاتفاق .

الملحق

١ – للمؤسسات التى تعينها الحكومة المصرية حق تشغيل خطوط جوية على كل من الطرق المعينة المبينة فيما يلى فى كلا الاتجاهين والهبوط فى أراضى المملكة المتحدة لأغراض تجارية فى النقط المبينة فى هذه الفقرة .

(أ) الطرق المنتهية فى أراضى المملكة المتحدة .

(١) القاهرة و/ أو الاسكندرية – نيقوسيا – رأسا أو عن طريق بيروت .

(٢) القاهرة – الخرطوم – جوبا – نيروبى .

(٣) القاهرة – أثينا و/ أو برنديزى – مرسيليا – لندن .

(٤) القاهرة – أثينا – نابولى – أو ميلانو – جنيف – لندن.

(٥) القاهرة – الخرطوم الى عدن عن طريق نقط متوسطة تشمل أسمره .

(٦) القاهرة الى عدن عن طريق نقط متوسطة تشمل جدة و / أو الحديدة .

(٧) القاهرة – دمشق و/ أو بغداد – الكويت .

(٨) القاهرة – العضم و/ أو بنغازى – طرابلس – مالطة .

(ب) الطرق التى تعبر أراضى المملكة المتحدة :

(١) القاهرة و/ أو الاسكندرية – نيقوسيا رأساً أو عن طريق بيروت ثم الى انقرة و/ أو أسطنبول .

(٢) القاهرة – الخرطوم – جوبا – نيروبى – سالزبورى – جوهانزبرج .

(٣) القاهرة — العضم و/ أو بنغازى — طرابلس — مالطة — روما.

(٤) القاهرة — الخرطوم — الفاشر — كانو — لاجوس و/ أو اكرا — داكار وجنوب أمريكا .

(٥) القاهرة — دمشق و/ أو بغداد — البحرين أو الظهران — كراتشى — نيو دلهى — كلكتا — سنغافورة — استراليا (لايجوز أن ينتهى هذا الطريق فى البحرين).

٢ — للمؤسسات التى تعينها حكومة المملكة المتحدة حتى تشغيل خطوط جوية على كل من الطرق المعينة المبينة فيما يلى فى كلا الاتجاهين والهبوط فى الأراضى المصرية لأغراض تجارية فى النقط المبينة فى هذه الفقرة :

(ا) الخطوط المنتهية فى الأراضى المصرية :

(١) لندن عن طريق جنيف أوزيوريخ و/ أو روما و/ أو أثينا الى الاسكندرية و/ أو القاهرة .

(٢) لندن عن طريق مرسيليا ونيس و/ أومالطا و/ أوتريبولى و/ أوبنغازى والعضم الى الاسكندرية و/ أوالقاهرة .

(٣) لندن عن طريق مرسيليا و أو جستا الى الاسكندرية .

(٤) نيقوسيا الى الاسكندرية و/ أو القاهرة مباشرة أو عن طريق بيروت .

(٥) عدن — جدة — القاهرة عن طريق نقط متوسطة عن طريق البحر الأحمر .

(٦) عدن — الخرطوم — القاهرة عن طريق نقط متوسطة (طريق وادى النيل) .

(٧) نيروبى — أسمره أو الخرطوم — القاهرة عن طريق نقط متوسطة .

(٨) مالطة عن طريق تريبولى — بنغازى — العضم و/أو مرسى مطروح الى القاهرة .

(٩) نقط فى غرب أفريقيا — ميد جورى — فورت لامى — الفاشر — الخرطوم — وادى حلفا — الأقصر — القاهرة .

(ب) الطرق التى تعبر الأراضى المصرية :

(١) لندن عن طريق جنيف أو زيوريخ و/ أو روما و/ أو مالطة و/ أو طرابلس الى القاهرة أو الاسكندرية ثم الى بغداد و/ أو البصرة والى نقط وراءهما .

(٢) لندن عن طريق مرسيليا و/ أو أوجستا الى الاسكندرية وثم الى بغداد و/ أو البصرة ونقط ورائهما .

(٣) لندن عن طريق روما و/ أو مالطة و/ أو طرابلس الى الاسكندرية و/ أو القاهرة و/ أو الخرطوم الى نيرونى ونقط ورائهما .

(٤) لندن عن طريق مرسيليا و/ أو أوجستا الى الاسكندرية و/ أو الأقصر و/ أو الخرطوم الى نيروبى ونقط وراءهما .

(٥) نقط فى غرب أفريقيا — ميدجورى — فورث لامى — الفاشر — الخرطوم — وادى حلفا — الأقصر — دمشق أو بيروت .

ملاحظة : لأية مؤسسة معينة من أى من الطرفين المتعاقدين أن تلغى فى أية رحلة أو فى كل رحلاتها النزول فى نقطة واحدة أو عدة نقط من أى طريق جوى معين بشرط ألا يضر ذلك بحاجة الجمهور للنقل الجوى بين اقليمى الطرفين المتعاقدين .

خطابات متبادلة

خطاب الجانب البريطانى :

ايماء الى المحادثات التى تمت بخصوص ابرام الاتفاق الذى وقع اليوم بين حكومتى مصر والمملكة المتحدة بشأن الخطوط الجوية المنتظمة .

اتشرف بالافادة بأن حكومة المملكة المتحدة تتعهد بألا تقوم مؤسساتها المعينة بالنقل الجوى بين مصر والسودان إلا وفقاً لنصوص اتفاق يعقد بين المؤسسات التى يعينها الأمر فى كل من المملكة المتحدة ومصر ولا يعتبر مثل هذا الاتفاق ساريا مالم تعتمده سلطات الطيران لدى الحكومتين .

هذا ومن المفهوم أنكم على استعداد لأن تعطوا بالنيابة عن حكومتكم تعهداً مماثلا فيما يختص بالنقل الجوى بين السودان واقليم المملكة المتحدة ويكون للفظ (اقليم) فى هذا الصدد التفسير الذى أعطى له فى المادة الثانية من معاهدة شيكاغو .

وتفضلوا . . . .

خطاب الجانب المصرى :

نتشرف باستلام خطابكم ر .... بتاريخ اليوم وانى أخذت علما بالتعهدالذى أعطته حكومة المملكة المتحدة بذلك الخطاب. بخصوص النقل الجوى بين مصر والسودان .

ولى الشرف بأن أخبركم بأن الحكومة المصرية تتعهد بألا تقوم مؤسساتها المعينة بالنقل بين اقليم المملكة المتحدة والسودان إلا وفقاً لنصوص اتفاق يعقد بين المؤسسات التى يعينها الأمر فى كل من مصر

والمملكة المتحدة ولا يعتبر مثل هذا الاتفاق ساريا ما لم تعتمده سلطات الطيران لدى الحكومتين .

ومن المتفق عليه أن يكون للفظ « اقليم » فى هذا الصدد التفسير الذى أعطى له فى خطابكم المشار اليه .

وتفضلوا . . . . . .

بحث فقهى

قدمنا أن هذا الاتفاق وقع بالحروف الأولى بين مصر وبريطانيا فى أول مارس سنة ١٩٥١ ومنذ ذلك التاريخ حتى أوائل يناير سنة ١٩٥٤ لم يصدر قانون بالتصديق عليه وبالتالى لم يصدر فى شأنه مرسوم الاصدار المألوف . وقد أثار هذا الوضع البحث والتفكير على ضوء المبادئ القانونية الدولية والأحكام الدستورية المرعية . وتساءل الشراح عما إذا كان من الضرورى اللازم صدور قانون داخلى حتى يصبح الاتفاق نافذ المفعول؟ أم أنه يكفى أن يكون الاتفاق الدولى قد تم ابرامه وفقاً لمبادئ القانون الدولى العام ؟

الرأى عندى أن لكل دولة نظامها القانونى العام الخاص بها. وأحكام هذا النظام تتضمن حتما القواعد التى يجب اتباعها وفى مخالفتها إهدار لكل اتفاق . ...

يقول شفارزنبرجر فى كتابه موجز القانون الدولى أن الاتفاق الدولى يصبح فى انجلترا نافذ المفعول بمجرد تصديق ملك بريطانيا عليه . فالتصديق واجب حتى فى بلاد العرف والعادة . وهو أوجب وألزم فى بلاد الدساتير المكتوبة كمصر وبلجيكا وفرنسا وغيرها . على أن الدستور المصرى الملغى لم يبين لنا مع الأسف الشديد كيف تطبق المعاهدات والاتفاقيات والاتفاقات الدولية فى بلادنا . إلا أن العمل قد جرى منذ أن استكملت

مصر سيادتها وبرزت فى الميدان الدولى مرفوعة الرأس عزيزة الكرامة ، على أن يفوض مجلس الوزراء أحد أعضاء الوزارة أو من يقع الاختيار عليه من كبار الموظفين مزوداً بكامل السلطان للتوقيع باسم مصر وبذلك تنتهى مرحلة الشروع الذى لا يربط الحكومة ولا يقيد البلاد لأن الرجوع بعد ذلك إلى الهيئة التشريعية لتتولى التصديق أمر مسلم به من الجانبين المقدمين مقدماً . وللدولة أن ترفض التصديق ولا جناح عليها فيما وقعت لأن كل طرف موقع يعلم أن التعاقد لم يتم وانما هو معلق على شرط موقف وهو اجراء عملية التصديق عن طريق البرلمان أو الهيئة التى تتولى نيابة عنه ولايته التشريعية . ثم تقوم الحكومة باصدارها ونشرها على غرار اصدار القوانين العادية وبهذا وحده تصبح الاتفاقيات والاتفاقات الدولية نافذة المفعول فى الديار المصرية (ارجع إلى فتوى مجلس الدولة رقم ١٨ لسنة ١٩٤٨ مجموعة فتاوى مجلس الدولة ص ٤٥٥) .

والتصديق على المعاهدات والاتفاقيات أو الاتفاقات الدولية يختص به فى فرنسا رئيس الجمهورية مباشرة ما لم ينص فى بعض الحالات على موافقة البرلمان الفرنسى على المعاهدة قبل التصديق عليها من الرئيس .

*
* *

وجدير بالذكر أنه قد استرعى النظر وأثار الدهشة أن هذا الاتفاق مع بريطانيا وإن كان لا يزال حتى اليوم فى مرحلة المشروع فقد جاء فى مجلدات المنظمة الدولية انه قد سجل فعلا برقم ٨٨٥ (راجع الوثيقة رقم ٧٢٤٣ / ل ج ب سنة ١٩٥٣ الصادر من المنظمة فى يناير سنة ١٩٥٢ والخاصة بالاتفاقات الثنائية الدولية بين مختلف دول العالم فى شئون الطيران صفحة ١٣) ويبدو أن مصر قد احتجت على هذا الإجراء الذى يوحى الى القارئ بأن مصر قد ارتبطت فعلا بالاتفاق وصدقت عليه وأصدرته فى حين أن شيئا من ذلك لم يتم حتى الآن ؟

الدكتور ضياء الدين صالح
المستشار

مرسوم بقانون رقم ٥٧ لسنة ١٩٥٢

بالموافقة على اتفاق النقل الجوى المنتظم بين المملكة المصرية والمملكة الأردنية الهاشمية الموقع بالقاهرة فى ٢ يناير سنة ١٩٥٢

نحن ...

بعد الاطلاع على المادة ٤١ من الدستور ؟

وبناء على ماعرضه علينا وزير الخارجية ، وموافقة رأى مجلس الوزراء

رسمنا بما هو آت :

مادة وحيدة : ووفق على اتفاق النقل الجوى المنتظم بين حكومة المممكة المصرية وحكومة المملكة الأردنية الهاشمية الموقع بالقاهرة فى ٢ يناير سنة ١٩٥٢ والملحق نصه بهذا القانون .

صدر بقصر القبه فى ٢٦ شعبان سنة ١٣٧١ (١٥ مايو سنة ١٩٥٢)

الوقائع المصرية فى ٢٦ مايو سنة ١٩٥٢ — العدد ٨٧ ملحق

١٥ ـ اتفاق

بشأن النقل الجوى المنتظم بين مصر وشرق الأردن[١]

(وقع فى ١٩٥٢/١/٢)

بما أن الحكومة الملكية المصرية وحكومة المملكة الأردنية الهاشمية المشار اليها فيما بعد بعبارة « الطرفين المتعاقدين » طرفان فى معاهدة الطيران المدنى الدولى الموقعة بشيكاغو فى اليوم السابع من شهر ديسمبر سنة ١٩٤٤ المشار اليها فيما بعد بلفظ « المعاهدة » .

ولما كان من المرغوب فيه تنظيم المواصلات الجوية الدولية بطريقة مأمونة ومنسقة والعمل جهد استطاعتهما على انماء التعاون الدولى فى هذا السبيل .

ورغبة فى تنشيط النقل الجوى الدولى بأقل الأجور التى تتفق وقواعد الاقتصاد السليمة كوسيلة لانماء حسن التفاهم والمودة بين الشعبين وتأميناً للفوائد العديدة غير المباشرة لهذا النوع من النقل لصالح البلدين .

ورغبة فى عقد اتفاق يهدف إلى ترقية النقل التجارى الجوى المنتظم بين اقليميهما وإلى ما وراءهما .

فقد عينا مندوبيهما المفوضين الموقعين أدناه لهذا الغرض واللذين وافقا — بناء على تفويض من حكومتيهما — على ما يأتى :

---

(١) تم التصديق عليه بمرسوم بقانون رقم ٥٧ لسنة ٥٢ فى ١٥ مايو سنة ٥٢ منشور بالوقائع المصرية رقم ٨٤ بتاريخ ٥٢/٥/١٩ ثم صدر مرسوم الاصدار فى ٥٣/١٠/١٠ ونشر فى الوقائع رقم ٨٧ بتاريخ ١٩٥٣/١٠/٢٩ ثم بدأ نفاذه بتاريخ ١٩٥٣/٤/١٤ راجع نصوص الاتفاق بالانجليزية فى مجموعة تشريعات الطيران المصرية النسخة الأفرنجية طبعة سنة ١٩٥٤ م

(ض ٠ ص)

(المادة الأولى)

١ — يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحق فى تشغيل الخطوط الجوية المبينة فى الملحق لهذا الاتفاق (والتى سيطلق عليها فيما بعد « الخطوط الجوية المعينة » (وذلك على الطرق المبينة بالملحق المذكور (والتى سيطلق عليها فيما بعد « الطرق الجوية المعينة ») .

٢ — يمكن البدء فى تشغيل أى من الخطوط الجوية المعينة كله أو جزء منه فوراً أو فى تاريخ لاحق وفقاً لرغبة الطرف المتعاقد الذى منحت له هذه الحقوق بشرط مراعاة أحكام هذا الاتفاق .

(المادة الثانية)

١ — على سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين أن يخطر سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر كتابة باسم مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوى التى يعينها لتشغيل الخطوط الجوية المعينة وفقاً لهذا الاتفاق .

٢ — على سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر عند استلامها هذا الاخطار أن يصدر ترخيص التشغيل اللازم للمؤسسات المعينة دون اى تأخير لا مبرر له وذلك مع مراعاة أحكام الفقرة الثالثة من هذه المادة وأحكام المادة الثالثة من هذا الاتفاق .

٣ — يجوز لسلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين قبل أن تصدر ترخيص التشغيل لاحدى المؤسسات التى عينها الطرف المتعاقد الآخر أن تطلب من تلك الموسسة اثبات أنه تتوافر فيها الشروط التى تتطلبها القوانين والقواعد التى تطبقها عادة هذه السلطات بالنسبة لتشغيل الخطوط الجوية المنتظمة بشرط ألا تكون أحكام هذه القوانين والقواعد متعارضة مع أحكام المعاهدة أو أحكام هذا الاتفاق .

٤ – بعد استيفاء أحكام الفقرتين الأولى والثانية من هذه المادة يجوز للمؤسسات التى عينت وصدر لها ترخيص التشغيل على هذا النحو أن تبدأ العمل على الخطوط الجوية المعينة فى أى وقت .

(المادة الثالثة)

١ – يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق عدم الموافقة على تعيين الطرف المتعاقد الآخر لمؤسسة نقل جوى وكذلك وقف أو الغاء الحقوق المبينة فى المادة الخامسة من هذا الاتفاق بالنسبة لمؤسسة نقل جوى معينة؛ أو فرض ما يراه ضرورياً من شروط يجب على المؤسسة اتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك فى أى حالة لا يقتنع فيها بأن جزءاً هاماً من ملكية هذه المؤسسة وادارتها الفعلية فى يد الطرف المتعاقد الآخر الذى عينها أو فى يد رعاياه .

٢ – يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق وقف تمتع أى مؤسسة نقل جوى بالحقوق المبينة فى المادة الخامسة من هذا الاتفاق وبفرض ما يراه ضرورياً من شروط يجب عليها اتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك فى حالة تقصير المؤسسة فى اتباع القوانين والقواعد المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الذى منح الحقوق أو فى حالة عدم قيام المؤسسة بالتزاماتها طبقاً لهذا الاتفاق .

وعلى أى حال لا يتخذ أى من الطرفين المتعاقدين بمفرده هذا الاجراء قبل اخطار الطرف المتعاقد الآخر بالعزم على ذلك وعدم تمكن سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين من الوصول بطريق المشاورات المباشرة الى اتفاق فى مدى ثلاثين يوماً من تاريخ الاخطار المذكور .

(المادة الرابعة)

١ – تسرى القوانين والقواعد المعمول بها لدى أحد الطرفين المتعاقدين وعلى الخصوص ما يتعلق منها بدخول الطائرات التى تعمل فى الملاحة الجوية الدولية فى اقليمه أو بمغادرتها له أو المتعلقة بتشغيل هذه الطائرات أو ملاحتها على طائرات مؤسسات النقل الجوى التابعة للطرف المتعاقد الآخر أثناء وجودها فى ذلك الاقليم .

٢ – تسرى القوانين والقواعد المعمول بها لدى أحد الطرفين المتعاقدين ، وعلى الخصوص ما يتعلق منها بدخول اقليمه أو مغادرته بالنسبة لركاب وطاقم الطائرات والبضائع التى تحملها (كقوانين الدخول والخروج والهجرة وجوازات السفر والجمارك والحجر الصحى ونظم العملة) على الركاب والطاقم والبضائع التى تحملها طائرات المؤسسات التى يعينها الطرف المتعاقد الآخر أثناء وجودها فى اقليم الطرف المتعاقد الأول .

(المادة الخامسة)

١ – مع مراعاة أحكام المادتين السادسة والسابعة من هذا الاتفاق يمنح كل من الطرفين المتعاقدين المؤسسات المعينة من الطرف المتعاقد الآخر عند تشغيلها للخطوط الجوية المعينة الحق فى نقل ركاب وبضائع وبريد بين اقليم أحد الطرفين المتعاقدين واقليم الطرف المتعاقد الآخر أو اقليم أى بلد ثالث .

٢ – لا تخول الفقرة الاولى من هذه المادة المؤسسات المعينة من أحد الطرفين المتعاقدين الحق فى نقل ركاب أو بضائع أو بريد بمقابل من نقطة واقعة فى أقليم الطرف المتعاقد الآخر الى نقطة أخرى فى نفس هذا الاقليم مهما كان مصدر هذا النقل أو مقصده النهائى .

(المادة السادسة)

١ ـ يجب أن تتاح للمؤسسات المعينة من جانب كل من الطرفين المتعاقدين فرص عادلة ومتكافئة[1] فى تشغيلها على الطرق الجوية المعينة بين اقليميهما .

٢ ـ يكون الهدف الرئيسى للمؤسسات المعينة عند قيامها بتشغيل خطوطها الجوية المعينة توفير حمولة بمعامل معقول[2] تتناسب وحاجة النقل القائمة والممكن توقعها عقلا بين اقليم الطرف المتعاقد الذى عين المؤسسات وبين الجهات التى ينتهى اليها هذا النقل .

٣ ـ يراعى عند تشغيل الخطوط الجوية المعينة من أى من الطرفين المتعاقدين أن يكون مجموع الحمولة التى تقدمها المؤسسات المعينة من الطرفين المتعاقدين على أى جزء من الطرق الجوية المعينة تقع احدى نهايتيه فى اقليم أى من الطرفين المتعاقدين مضافا اليها الحمولة التى تقدمها المؤسسات الأخرى على نفس الجزء من الطريق متناسبة تناسبا معقولا مع حاجة الجمهور للنقل الجوى .

(المادة السابعة)

يجب ألا تسئ المؤسسات المعينة من أى من الطرفين المتعاقدين استعمال الحقوق الممنوحة لها أثناء تشغيلها الخطوط الجوية المعينة بحيث تضر بمصالح أى مؤسسة نقل جوى تابعة للطرف المتعاقد الآخر وتقوم بالنقل على نفس الطريق الجوى أو جزء منه .

(المادة الثامنة)

تعفى من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وغيرها من الرسوم المماثلة التى يفرضها أى من الطرفين المتعاقدين فى اقليمه كميات الوقود وزيوت

---

(1) Un traitement juste et équitable sera assuré aux entreprises désignées.

(2) D'offrir une capacité de transport adoptée aux besoins normaux et raisonablement prévisible du trafic aérien.

التشحيم التى تمون بها طائرات المؤسسات المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر فى ذلك الاقليم مع وجوب خضوعها فيما عدا هذا لاحكام التعليمات الجمركية المتبعة — هذا علاوة على ما قضت به المادة ٢٤ من المعاهدة .

(المادة التاسعة)

١ — على كل من الطرفين المتعاقدين أن يلزم مؤسساته المعينة بأن تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر مقدما وفى أبدر وقت ممكن بصورة من جداول مواعيد السفر وتعريفة الاجور[1] وكذلك بجميع المعلومات الأخرى المشابهة المتعلقة بتشغيل الخطوط الجوية المعينة وبما يطرأ على كل منها من تعديلات .

٢ — على كل من الطرفين المتعاقدين أن يلزم مؤسساته المعينة بأن تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر باحصاءات عن حركة النقل الفعلى على خطوطها الجوية المعينة الى ومن معبر اقليم هذا الطرف المتعاقد الآخر مبينا بها بداية ونهاية النقل .

(المادة العاشرة)

١ — تحدد أجور النقل فى مستوى معقول مع مراعاة جميز العوامل التى تشمل اقتصاديات التشغيل والربح المعقول ومميزات كل خط (بما فى ذلك السرعة ومستوى الراحة (ومع مراعاة الأجور المعمول بها لدى المؤسسات الجوية المنتظمة الأخرى التى تعمل على نفس الطريق أو على جزء منه .

٢ — تحدد الأجور التى تتقاضاها مؤسسات النقل الجوى المعينة بمقتضى هذا الاتفاق عن النقل على أى من الطرق المعينة بين اقليمى الطرفين المتعاقدين أو بين أقليم أحدهما واقليم دولة أخرى كالآتى :

(ا) وفقا لقرارات أى منظمة لمؤسسات النقل الجوى تضم المؤسسات المعينة بمقتضى هذا الاتفاق وبشرط أن يقبلها كل من الطرفين المتعاقدين

(1) Les horaires, tarifs et toutes autres informations.

أو (ب) بالاتفاق بين المؤسسات صاحبة الشأن المعينة من كلا الطرفين المتعاقدين اذا لم تكن تلك المؤسسات أعضاء فى نفس المنظمة أو اذا لم تكن هناك قرارات مما نوه عنه فى الفقرة (١) السابقة . على أنه فى الحالات التى لا يعين فيها أحد الطرفين المتعاقدين مؤسسة للنقل الجوى للعمل على أى من الطرق الجوية المعينة ولم تحدد الأجور على هذا الطريق وفقا للفقرة (٢ — ١) فان لمؤسسات النقل الجوى المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر للقيام بالعمل على هذا الطريق أن تحدد الاسعار التى تتقاضاها .

٣ — يجب أن تعرض الأجور التى تحدد عن هذا النحو على سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين للموافقة عليها وتصبح نافذة بعد مضى ثلاثين يوما من ابلاغها الى سلطات الطيران المذكورة مالم تعلن سلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين عدم موافقتها عليها .

٤ — فى حالة عدم تحديد الأجور وفقا للفقرة الثانية من هذه المادة أو فى حالة عدم موافقة سلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين على الأجور التى حددت طبقا للفقرة الثانية المذكورة على الطرفين المتعاقدين محاولة الاتفاق على تحديدها وعليهما اتخاذ ما يلزم لتنفيذ ما اتفقا عليه وعند عدم الاتفاق يعالج الخلاف طبقا للمادة الخامسة عشرة من هذا الاتفاق .

وحتى يسوى هذا الخلاف بالاتفاق أو بالتطبيق لحكم المادة الخامسة عشرة تظل الأجور المعمول بها سارية المفعول وعند عدم وجود أجور معمول بها يكون للمؤسسات صاحبة الشأن اقتضاء أجور معقولة .

(المادة الحادية عشرة)

يسجل هذا الاتفاق لدى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى المشكل بمقتضى المعاهدة .

(المادة الثانية عشرة)

تحقيقا للتعاون الوثيق بين الطرفين المتعاقدين تقوم سلطات الطيران لديهما للتشاور سويا بناء على طلب أى من تلك السلطات بقصد ضمان مراعاة القواعد المنصوص عليها فى هذا الاتفاق وتنفيذ أحكامه وتتبادلان المعلومات اللازمة لذلك .

(المادة الثالثة عشرة)

اذا أصبحت اتفاقية ما متعددة الاطراف بشأن النقل الجوى الدولى المنتظم سارية المفعول بالنسبة الى كل من الطرفين المتعاقدين يعدل هذا الاتفاق بما يتفق وأحكام الاتفاقية المذكورة .

(المادة الرابعة عشرة)

اذا رغب أى من الطرفين المتعاقدين فى تعديل النصوص الواردة فى ملحق هذا الاتفاق فله أن يطلب الدخول فى مشاورات مباشرة [1] بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين ويجب أن تبدأ هذه المشاورات فى خلال ستين يوما من تاريخ الطلب ويبدأ العمل بما تتفق عليه هذه السلطات من تعديلات متى تأيدت بمذكرات تتبادلها الطرفان المتعاقدان بالطريق الدبلوماسى .

(المادة الخامسة عشرة)

١ — مع عدم الاخلال بأحكام المادة السادسة عشرة من هذا الاتفاق اذا نشأ أى خلاف بين الطرفين المتعاقدين على تفسير أو تطبيق هذا الاتفاق فعليهما أولا محاولة فض هذا الخلاف بطريق المفاوضات المباشرة [2]

(1) Demander une consultation.

(2) Tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent accord.

٢ — فاذا لم يصل الطرفان المتعاقدان الى تسوية الخلاف بالمفاوضات المباشرة فى مدى تسعين يوما من بدء اثارة الخلاف من جانب أى من الطرفين المتعاقدين .

(ا) جاز لهما الاتفاق على احالة موضوع الخلاف الى هيئة تحكيم أو أى شخص أو هيئة أخرى يختارانها للفصل فيه .

(ب) فاذا لم يتفقا على التحكيم أو اذا اتفقا عليه ولم يتفقا على تشكيل هيئة المحكمين خلال ثلاثين يوما يكون لأى منهما أن يرفع الخلاف الى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى ليفصل فيه .

٣ — لأى من الطرفين المتعاقدين أن يطلب الى هيئة التحكيم أو مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى — حسب الأحوال — أن يقرر فى مدى ثلاثين يوما من تاريخ الطلب مايجب اتخاذه من اجراءات مؤقته للمحافظة على حقوق الطرفين المتعاقدين .

٤ — يتعهد الطرفان المتعاقدان بتنفيذ أى قرار مؤقت أو حكم نهائى يصدر وفقا للفقرتين ٢ و ٣ من هذه المادة .

٥ — اذا لم ينفذ أحد الطرفين المتعاقدين أو أى مؤسسة معينة من جانب أحد الطرفين المتعاقدين الحكم الصادر طبقا للفقرة الثانية أو القرار المؤقت الصادر طبقا للفقرة الثالثة من هذه المادة فللطرف المتعاقد الآخر أن يحد أو يوقف أو يلغى [1] الحقوق التى منحها — بمقتضى هذا الاتفاق — للطرف المتعاقد المقصر أو للمؤسسات المعينة من قبل هذا الطرف أو المؤسسة المعينة المقصرة .

---

(1) Limiter, suspendre ou révoquer les droits que......

(المادة السادسة عشرة)

لأى من الطرفين المتعاقدين فى أى وقت يشاء أن يعلن الطرف المتعاقد الآخر برغبته فى انهاء هذا الاتفاق على أن يبلغ هذا الاعلان فى نفس الوقت الى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى — وفى هذه الحالة ينتهى العمل بهذا الاتفاق بعد مضى اثنى عشر شهرا من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر الاعلان الا اذا كان الاعلان بالانهاء قد سحب بالاتفاق بين الطرفين المتعاقدين قبل انقضاء هذه المدة . فاذا لم يقر الطرف المتعاقد الآخر بتسلمه الاعلان يعتبر أنه قد تسلمه بعد مضى أربعة عشر يوما من تاريخ تسلم مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى هذا الاعلان .

(المادة السابعة عشرة)

١ — فيما يتعلق بتطبيق هذا الاتفاق يقصد بعبارة «سلطات الطيران»(١) بالنسبة للحكومة المصرية المدير العام لمصلحة الطيران المدنى أو أى شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بوظائفه الحالية بالنسبة لحكومة المملكة الاردنية الهاشمية المدير العام للطيران المدنى أو أى شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بوظائفه الحالية .

٢ — يقصد بعبارة « المؤسسات المعينة » (٢) مؤسسات النقل الجوى التى تعينها سلطات الطيران لدى احدى الطرفين المتعاقدين للعمل على الخطوط الجوية المعينة والتى اخطرت عنها كتابة سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر .

٣ — يعتبر الملحق لهذا الاتفاق جزء منه وكل اشارة الى الاتفاق تعنى أيضا الاشارة الى الملحق الا اذا نص صراحة على خلاف ذلك .

---

(1) Autorités aéronautiques.

(2) "Designated airlines" — (entreprises désignés).

(المادة الثامنة عشرة)

يبدأ العمل بهذا الاتفاق بمجرد ابلاغ كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر باستيفاء اجراءاته الدستورية .

اثباتا لذلك وقع المندوبان المفوضان بما لهما من سلطة مخولة من حكومتيهما على هذا الاتفاق ووضعا عليه أختامهما .

حرر فى القاهرة فى ١٩٥٢/١/١٢

ملحق (١)

١ — للمؤسسات التى تعينها الحكومة المصرية حق تشغيل خطوط جوية على كل من الطرق المعينة المبينة بما يلى فى كلا الاتجاهين والهبوط فى الاراضى الاردنية لأغراض تجارية فى النقط المبينة فى هذه الفقرة :

(ا) الطرق المنتهية فى الاراضى الاردنية : القاهرة — القدس و/ أو عمان .

(ب) الطرق المارة بالاراضى الأردنية :

(١) القاهرة — القدس و/ أو عمان — دمشق — الكويت أو بغداد وما بعدها .

(٢) القاهرة — القدس و/ أوعمان — بغداد فى اتجاه ايران أو الهند .

(٣) القاهرة — القدس و/ أو عمان — قبرص — تركيا وما بعدها .

٢ — للمؤسسات التى تعينها حكومة المملكة الأردنية الهاشمية حق تشغيل خطوط جوية على كل من الطرق المعينة المبينة فيما يلى فى كلا الاتجاهين والهبوط فى الاراضى المصرية لأغراض تجارية فى النقط المبينة فى هذه الفقرة :

(ا) الطرق المنتهية فى الاراضى المصرية : عمان أو القدس — القاهرة و/ أو الاسكندرية .

(ب) الطرق المارة بالاراضى المصرية :

(١) عمان أو القدس — القاهرة و/ أو الاسكندرية — بنى غازى وما بعدها .

(٢) عمان أو القدس — القاهرة و/ أو الاسكندرية — روما وما بعدها .

(٣) عمان أو القدس — الاقصر — أسمرة وما بعدها .

ملحق (ب)

اذا لم يكن للمؤسسات التى عينها أحد الطرفين المتعاقدين فى أقليم الطرف المتعاقد الآخر مكاتب خاصة بها تؤدى بواسطة موظفيها الخدمات الخاصة بالحركة فلهذه المؤسسات حرية اختيار منشأة تسند اليها القيام بتلك الخدمات بشرط أن تكون معتمدة من سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر وتحمل جنسية تلك السلطات .

مرسوم بقانون رقم ٧٠ لسنة ١٩٥٢

بالموافقة على اتفاق النقل الجوى المنتظم بين الحكومة الملكية المصرية وحكومة الامبراطورية الأثيوبية الموقع بالقاهرة فى ١٩ مارس سنة ١٩٥٢

نحن . . .

بعد الاطلاع على المادة ٤١ من الدستور :

وبناء على ما عرضه علينا وزير الخارجية ، وموافقة رأى مجلس الوزراء .

رسمنا بما هو آت :

مادة وحيدة — ووفق على اتفاق النقل الجوى المنتظم بين الحكومة الملكية وحكومة الأمبراطورية الأثيوبية الموقع بالقاهرة فى ١٩ مارس ١٩٥٢ والملحق نصه بهذا القانون .

صدر بقصر المنتزه فى ٢٨ شعبان سنة ١٣٧١ (٢٢ مايو سنة ١٩٥٢)

الوقائع المصرية فى ٢٦ مايو سنة ١٩٥٢ — العدد ٨٧ ملحق

١٦ – اتفاق

بشأن النقل الجوى المنتظم بين مصر والحبشة (١)

(وقع فى ١٩٥٢/٣/١٩)

بما أن الحكومة الملكية المصرية وحكومة الأمبراطورية الحبشية المشار اليهما فيما بعد بعبارة « الطرفين المتعاقدين » طرفان فى معاهدة الطيران المدنى الدولى الموقعة بشيكاغو فى اليوم السابع من ديسمبر سنة ١٩٤٤ المشار اليها فيما بعد بلفظ « المعاهدة » .

ولما كان من المرغوب فيه تنظيم المواصلات الجوية الدولية بطريقة مأمونة ومنسقة والعمل جهد استطاعتهما على انماء التعاون الدولى فى هذا السبيل .

ورغبة فى تنشيط النقل الجوى الدولى بأقل الأجور التى تتفق وقواعد الاقتصاد السلمية كوسيلة لانماء حسن التفاهم والمودة بين الشعبين وتأمينا للفوائد العديدة غير المباشرة لهذا النوع من النقل لصالح البلدين .

ورغبة فى عقد اتفاق يهدف الى ترقية النقل التجارى الجوى المنتظم بين اقليميهما والى ما وراءهما .

فقد عينا مندوبيهما المفوضين الموقعين أدناه لهذا الغرض واللذين وافقا — بناء على تفويض من حكومتيهما — على ما يأتى :

---

(١) تم التصديق عليه بمرسوم بقانون رقم ٧٠ لسنة ٥٢ بتاريخ ٥٢/٥/٢٢ ومنشور بالوقائع المصرية رقم ٨٧ ملحق فى ٥٢/٥/٢٦ . على أن مرسوم الاصدار لم يصدر حتى الآن ديسمبر سنة ١٩٥٣ أرجع الى نصوص الاتفاق بالانجليزية فى مجموعة تشريعات الطيران النسخة الأفرنجية طبعة ١٩٥٤ م ا (ض . ص)

(المادة الأولى)

١ – يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحق فى تشغيل الخطوط الجوية المبينة فى الملحق لهذا الاتفاق (والتى سيطلق عليها فيما بعد « الخطوط الجوية المعينة ») وذلك على الطرق المبينة بالملحق المذكور (والتى سيطلق عليها فيما بعد « الطرق الجوية المعينة ») .

٢ – يمكن البدء فى تشغيل أى من الخطوط الجوية المعينة كله أو جزء منه فوراً أو فى تاريخ لاحق وفقاً لرغبة الطرف المتعاقد الذى منحت له هذه الحقوق بشرط مراعاة أحكام هذا الاتفاق .

(المادة الثانية)

١ – على كل من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابة باسم مؤسسة النقل الجوى التى يعينها لتشغيل الخطوط الجوية المعينة وفقاً لهذا الاتفاق .

٢ – على الطرف المتعاقد الآخر عند استلامه هذا الاخطار أن يصدر ترخيص التشغيل اللازم للمؤسسة المعينة دون أى تأخير لامبرر له وذلك مع مراعاة أحكام الفقرة الثالثة من هذه المادة والمادة الثالثة من هذا الاتفاق .

٣ – يجوز لسلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين قبل أن تصدر ترخيص التشغيل للمؤسسة التى عينها الطرف المتعاقد الآخر أن تطلب من تلك الموسسات اثبات أنه تتوافر فيها الشروط التى تتطلبها القوانين والقواعد واللوائح التى تطبقها عادة هذه السلطات على تشغيل الخطوط الجوية المنتظمة بشرط ألا تكون هذه القوانين والقواعد واللوائح متعارضة مع أحكام المعاهدة أو أحكام هذا الاتفاق .

٤ ــ بعد استيفاء أحكام الفقرتين الأولى والثانية من هذه المادة يجوز للمؤسسة التى عينت وصدر لها ترخيص التشغيل على هذا النحو أن تبدأ العمل على الخطوط الجوية المعينة فى أى وقت .

(المادة الثالثة)

١ ــ يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق عدم الموافقة على تعيين الطرف المتعاقد الآخر لمؤسسة نقل جوى وكذلك وقف أو الغاء الحقوق المبينة فى المادة الخامسة من هذا الاتفاق بالنسبة لمؤسسة نقل جوى معينة أو فرض ما يراه ضروريا من شروط يجب على المؤسسة اتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك فى أية حالة لايقتنع فيها بأن جزءاً هاما من ملكية هذه المؤسسة وادارتها الفعلية فى يد الطرف المتعاقد الآخر الذى عينها أو فى يد رعاياه .

٢ ــ يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق وقف تمتع أية مؤسسة نقل جوى بالحقوق المبينة فى المادة الخامسة من هذا الاتفاق وبفرض ما يراه ضروريا من شروط يجب عليها اتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك فى حالة تقصير المؤسسة فى اتباع القوانين والقواعد واللوائح المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الذى منح الحقوق أو فى حالة عدم قيام المؤسسة بالتزاماتها طبقاً لهذا الاتفاق .

وعلى أى حال لايتخذ أى من الطرفين المتعاقدين بمفرده هذا الاجراء قبل اعلان الطرف المتعاقد الآخر بالعزم على ذلك وعدم تمكن سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين من الوصول الى اتفاق فى مدى ثلاثين يوما من تاريخ الاخطار المذكور .

(المادة الرابعة)

١ — تسرى القوانين والقواعد واللوائح المعمول بها لدى أحد الطرفين المتعاقدين وعلى الخصوص ما يتعلق منها بدخول الطائرات التى تعمل فى الملاحة الجوية الدولية فى اقليمه أو بمغادرتها له أو المتعلقة بتشغيل هذه الطائرات أو ملاحتها على طائرات مؤسسة النقل الجوى التابعة للطرف المتعاقد الآخر أثناء وجودها فى ذلك الاقليم .

٢ — تسرى القوانين والقواعد واللوائح المعمول بها لدى أحد الطرفين المتعاقدين وعلى الخصوص ما يتعلق منها بدخول اقليمه أو مغادرته بالنسبة لركاب وطاقم الطائرات والبضائع التى تحملها (كقوانين الدخول والخروج والهجرة وجوازات السفر والجمارك والحجر الصحى ونظم العملة) على ركاب وطاقم وبضائع طائرات الموسسة التى يعينها الطرف المتعاقد الآخر أثناء وجودها فى اقليم الطرف المتعاقد الأول .

(المادة الخامسة)

١ — مع مراعاة أحكام المادتين السادسة والسابعة من هذا الاتفاق يمنح كل من الطرفين المتعاقدين المؤسسة المعينة من الطرف المتعاقد الآخر عند تشغيلها للخطوط الجوية المعينة الحق فى نقل ركاب وبضائع وبريد بين أقليم أحد الطرفين المتعاقدين واقليم الطرف المتعاقد الآخر أو اقليم أى بلد ثالث وذلك فى النقط المحددة فى ملحق هذا الاتفاق .

٢ — لاتخول الفقرة الأولى من هذه المادة المؤسسة المعينة من أحد الطرفين المتعاقدين الحق فى نقل ركاب أو بضائع أو بريد بمقابل من نقطة واقعة فى اقيم الطرف المتعاقد الآخر الى نقطة أخرى فى نفس هذا الاقليم مهما كان مصدر هذا النقل أو مقصده النهائى .

(المادة السادسة)

١ – تتاح للمؤسسة المعينة من جانب كل من الطرفين المتعاقدين فرص عادلة ومتكافئة فى تشغيلها على الطرق الجوية المعينة بين اقليميهما .

٢ – يكون الهدف الرئيسى للمؤسسة المعينة من أى من الطرفين المتعاقدين عند قيامها بتشغيل الخطوط الجوية المعينة توفير حمولة بنسبة معقولة تتفق مع حاجة النقل القائمة والممكن توقعها عقلا بين اقليم الطرف المتعاقد الذى عين المؤسسة وبين الجهات التى ينتهى اليها هذا النقل.

٣ – يراعى عند تشغيل الخطوط الجوية المعينة من أى من الطرفين المتعاقدين أن يكون مجموع الحمولة التى تقدمها المؤسسات المعينة من الطرفين المتعاقدين على أى جزء من الطرق الجوية المعينة تقع احدى نهايتيه فى اقليم أى من الطرفين المتعاقدين مضافاً اليها الحمولة التى تقدمها المؤسسة الأخرى على نفس الجزء من الطريق متناسباً تناسباً معقولا مع حاجة الجمهور للنقل الجوى .

(المادة السابعة)

يجب ألا تسئ المؤسسة المعينة من أى من الطرفين المتعاقدين استعمال الحقوق الممنوحة لها أثناء تشغيلها الخطوط الجوية المعينة بحيث تضر بمصالح أية موسسة نقل جوى تابعة للطرف المتعاقد الآخر تقوم بالنقل على نفس الطريق الجوى أو جزء منه .

(المادة الثامنة)

تعفى من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وغيرها من الرسوم المماثلة التى يفرضها أى من الطرفين المتعاقدين فى اقليمه كميات الوقود وزيوت التشحيم التى تمون بها طائرات الموسسة المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر فى ذلك الأقليم مع وجوب خضوعها فيما عدا هذا لأحكام التعليمات الجمركية المتبعة — هذا علاوة على ما قضت به المادة ٢٤ من المعاهدة .

(المادة التاسعة)

١ – على كل من الطرفين المتعاقدين أن يلزم مؤسسته المعينة بأن تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر مقدماً وفى أبدر وقت ممكن بصور من جداول مواعيد السفر وتعريفة الأجور وكذا بجميع المعلومات الأخرى المشابهة المتعلقة بتشغيل الخطوط الجوية المعينة وبما يطرأ على كل منها من تعديلات .

٢ – على كل من الطرفين المتعاقدين أن يلزم مؤسسته المعينة بأن تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر باحصاءات عن حركة النقل الفعلى على خطوطها الجوية المعينة إلى ومن وعبر اقليم هذا الطرف المتعاقد الآخر مبيناً بها بداية ونهاية النقل .

(المادة العاشرة)

إذا ما تطلب الأمر لدواعى الاقتصاد استعمال طائرات مختلفة الحمولة فى المراحل المختلفة لطريق من الطرق الجوية المعينة وكان تغيير طائرة بأخرى يتم فى اقليم أحد الطرفين المتعاقدين وجب أن يترتب على هذا التغيير اخلال بالأحكام الواردة فى هذا الاتفاق بصدد الحمولة والنقل .

وفى هذه الأحوال يجب أن ينسق اتصال الطائرتين بحيث تنتظر الطائرة الثانية وصول الطائرة الأولى إلا فى حالة القوة القاهرة .

(المادة الحادية عشر)

١ – تحدد أجور النقل فى مستوى معقول مع مراعاة جميع العوامل التى تشمل اقتصاديات التشغيل والربح المعقول ومميزات كل خط (بما فى ذلك السرعة ومستوى الراحة) ومع مراعاة الأجور المعمول بها لدى المؤسسات الجوية المنتظمة الأخرى التى تعمل على نفس الطريق أوعلى جزء منه .

الاتفاق على تحديدها وعليهما اتخاذ ما يلزم لتنفيذ ما اتفقا عليه . وعند عدم الاتفاق يعالج الخلاف طبقاً للمادة السادسة عشرة من هذا الاتفاق .

وحتى يسوى هذا الخلاف بالاتفاق أو بالتطبيق لحكم المادة السادسة عشرة تظل الأجور المعمول بها سارية المفعول وعند عدم وجود أجور معمول بها يكون للمؤسسات صاحبة الشأن تقاضى أجور معقولة.

(المادة الثانية عشرة)

يسجل هذا الاتفاق لدى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى المشكل بمقتضى المعاهدة .

(المادة الثالثة عشرة)

تحقيقاً للتعاون الوثيق بين الطرفين المتعاقدين تقوم سلطات الطيران لديهما بالتشاور سوياً بناء على طلب أى من تلك السلطات بقصد ضمان مراعاة القواعد المنصوص عليها فى هذا الاتفاق وتنفيذ أحكامه وتتبادلان المعلومات اللازمة لذلك .

(المادة الرابعة عشرة)

إذا أصبحت معاهدة متعددة الأطراف بشأن النقل الجوى الدولى المنتظم سارية المفعول بالنسبة إلى كل من الطرفين المتعاقدين يعدل هذا الاتفاق بما يتفق وأحكام المعاهدة المذكورة .

(المادة الخامسة عشرة)

إذا رغب أى من الطرفين المتعاقدين فى تعديل النصوص الواردة فى ملحق هذا الاتفاق فله أن يطلب الدخول فى مشاورات مباشرة بين

٢ — تحدد الأجور التى تتقاضاها مؤسسات النقل الجوى المعينة بمقتضى هذا الاتفاق عن النقل على أى من الطرق الجوية المعينة بين اقليمى الطرفين المتعاقدين أو بين اقليم احدهما واقليم دولة أخرى كالآتى :

(ا) وفقاً لقرارات أى منظمة لمؤسسات النقل الجوى تضم المؤسسات المعينة بمقتضى هذا الاتفاق وبشرط أن يقبلها كل من الطرفين المتعاقدين .

أو (ب) بالاتفاق بين المؤسسات صاحبة الشأن المعينة من كلا الطرفين المتعاقدين إذا لم تكن تلك المؤسسات أعضاء فى نفس المنظمة أو إذا لم تكن هناك قرارات مما نوه عنه فى الفقرة (أ) السابقة . على أنه فى الحالات التى لا يعين فيها أحد الطرفين المتعاقدين مؤسسة للنقل الجوى للعمل على أى من الطرق الجوية المعينة ولم تحدد الأجور على هذا الطريق وفقاً للفقرة (٢ — أ) فان لمؤسسة النقل الجوى المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر للقيام بالعمل على هذا الطريق أن تحدد الأسعار التى تتقاضاها . إلا إذا كان هذا الطريق يشترك فى نهايتيه مع طريق آخر مختلف تسير عليه مؤسسة الطرف المتعاقد الأول .

٣ — يجب أن تعرض الأجور التى تحدد على هذا النحو على سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين للموافقة عليها وتصبح نافذة بعد مضى ثلاثين يوماً من ابلاغها إلى سلطات المذكورة ما لم تعلن سلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين عدم موافقتها عليها .

٤ — فى حالة عدم تحديد الأجور وفقاً للفقرة الثانية من هذه المادة أو فى حالة عدم موافقة سلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين على الأجور التى حددت طبقاً لهذه الفقرة فعلى الطرفين المتعاقدين محاولة

سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين ويجب أن تبدأ هذه المشاورات فى خلال ستين يوماً من تاريخ الطلب ويبدأ العمل بما تتفق عليه هذه السلطات من تعديلات متى تأيدت بمذكرات يتبادلها الطرفان المتعاقدان بالطريق الدبلوماسى .

(المادة السادسة عشرة)

١ — مع عدم الاخلال بأحكام المادة السابعة عشرة من هذا الاتفاق إذا نشأ أى خلاف بين الطرفين المتعاقدين على تفسير أو تطبيق هذا الاتفاق فعليهما أولا محاولة فض هذا الخلاف بطريق المفاوضات المباشرة .

٢ — فاذا لم يصل الطرفان المتعاقدان إلى تسوية الخلاف بالمفاوضات المباشرة فى مدى تسعين يوماً من تاريخ تبليغ أحد الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر موضوع الخلاف :

(ا) جاز لهما الاتفاق على احالة موضوع الخلاف إلى هيئة تحكيم أو أى شخص أو هيئة أخرى يختارانها للفصل فيه .

(ب) فاذا لم يتفقا على التحكيم أو إذا اتفقا عليه ولم يتفقا على تشكيل هيئة المحكمين خلال ثلاثين يوماً يكون لأى منهما أن يرفع الخلاف إلى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى ليفصل فيه .

٣ — لأى من الطرفين المتعاقدين أن يطلب إلى هيئة التحكيم أو مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى — حسب الأحوال — أن يقرر فى مدى ثلاثين يوماً من تاريخ الطلب ما يجب اتخاذه من اجراءات مؤقتة للمحافظة على حقوق الطرفين المتعاقدين .

٤ — يتعهد الطرفان المتعاقدان بتنفيذ أى قرار مؤقت أو حكم نهائى يصدر وفقاً للفقرتين ٢ ، ٣ من هذه المادة .

إذا لم ينفذ أحد الطرفين المتعاقدين أو أية مؤسسة معينة من جانب أحد الطرفين المتعاقدين الحكم الصادر طبقاً للفقرة الثانية أو القرار الموقت الصادر طبقاً للفقرة الثالثة من هذه المادة فللطرف المتعاقد الآخر أن يحد أو يوقف أو يلغى الحقوق التى منحها — بمقتضى هذا الاتفاق — للطرف المتعاقد المقصر أو للمؤسسات المعينة من قبل هذا الطرف أو المؤسسة المعينة المقصرة .

(المادة السابعة عشرة)

لأى من الطرفين المتعاقدين فى أى وقت يشاء أن يعلن الطرف المتعاقد الآخر برغبته فى انهاء هذا الاتفاق على أن يبلغ هذا الاعلان فى نفس الوقت إلى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى — وفى هذه الحالة ينتهى العمل بهذا الاتفاق بعد مضى اثنى عشر شهراً من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر الاعلان إلا إذا كان الاعلان بالانهاء قد سحب بالاتفاق بين الطرفين المتعاقدين قبل انقضاء هذه المدة . فاذا لم يقر الطرف المتعاقد الآخر بتسلمه الاعلان يعتبر انه قد تسلمه بعد مضى أربعة عشر يوماً من تاريخ تسلم مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى هذا الاعلان .

(المادة الثامنة عشرة)

١ — فيما يتعلق بتطبيق هذا الاتفاق يقصد بعبارة « سلطات الطيران » بالنسبة للحكومة الملكية المصرية مدير عام الطيران المدنى فى الوقت الحالى أو أى شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بوظائفه الحالية وبالنسبة لحكومة الامبراطورية الأثيوبية مدير الطيران المدنى أو أى شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بوظائفه الحالية .

٢ — يقصد بعبارة « المؤسسة المعينة » مؤسسة النقل الجوى التى تعينها سلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين للعمل على الخطوط

الجوية المعينة والتى أخطرت عنها كتابة سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر .

٣ — يعتبر الملحق لهذا الاتفاق جزء منه وكل اشارة إلى الاتفاق تعنى أيضاً الاشارة إلى الملحق إلا إذا نص صراحة على خلاف ذلك .

(المادة التاسعة عشرة)

يبدأ العمل بهذا الاتفاق بمجرد ابلاغ كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر باتمام التصديق عليه .

اثباتاً لذلك وقع المندوبان المفاوضان بما لهما من سلطة مخولة من حكومتيهما على هذا الاتفاق ووضعا عليه ختميهما .

حرر فى يوم ١٩ مارس سنة ١٩٥٢ باللغات العربية والأمهرية والانجليزية ولكل من هذه النصوص حجية واحدة .

الملحق (ا)

١ — للمؤسسة التى تعينها الحكومة الملكية المصرية حق تشغيل خطوط جوية على الطريق المعين فيما يلى فى كلا الاتجاهين والهبوط فى الحبشة لأغراض تجارية فى النقل المبينة فى هذه الفقرة .

القاهرة — الأقصر — — الخرطوم — أديس أبابا .

٢ — للمؤسسة التى تعينها حكومة الامبراطورية الحبشية حق تشغيل خطوط جوية على الطريق المعين فيما يلى فى كلا الاتجاهين والهبوط فى مصر لأغراض تجارية فى النقط المبينة فى هذه الفقرة .

أديس أبابا — أسمرة — بور سودان أو جدة — و/ أو الأقصر— القاهرة .

الملحق (ب)

إذا لم يكن للمؤسسات التى عينها أحد الطرفين المتعاقدين فى اقليم الطرف المتعاقد الآخر مكاتب خاصة بها تؤدى بواسطة موظفيها الخدمات الخاصة بالحركة فلهذه المؤسسات حرية اختيار منشأة تسند اليها القيام بتلك الخدمات بشرط أن تكون معتمدة من سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد وتحمل جنسية تلك السلطات كلما أمكن ذلك .

مرسوم بقانون رقم ٢١٥ لسنة ١٩٥٢

بالموافقة على الاتفاق الثنائى للنقل الجوى المنتظم بين مصر وباكستان

الموقع بالقاهرة فى ١٩ مايو سنة ١٩٥٢

باسم حضرة

هيئة الوصاية الموقته

بعد الاطلاع على المادة ٤١ من الدستور .

وبناء على ماعرضه وزير الخارجية وموافقة رأى مجلس الوزراء ؛

رسمنا بما هو آت :

مادة وحيدة — ووفق على الاتفاق الثنائى للنقل الجوى المنتظم بين مصر وباكستان الموقع بالقاهرة فى ١٩ مايو سنة ١٩٥٢ والملحق نصه بهذا القانون .

صدر بقصر عابدين فى ١٢ المحرم سنة ١٣٧٢ (٢ أكتوبر سنة ١٩٥٢)

هيئة الوصايا الموقتة

وزير الخارجية	رئيس مجلس الوزراء
احمد محمد فراج طايع	محمد نجيب لواء (ا. ح.)

نشر العدد بالوقائع المصرية ١٣٩ فى ٦ أكتوبر سنة ١٩٥٢

١٧ ـ اتفاق

بشأن النقل الجوى المنتظم بين مصر والباكستان[1]

وقع فى ١٩ ـ ٥ ـ ١٩٥٢

بما أن الحكومة المصرية والحكومة الباكستانية المشار اليهما فيما بعد بعبارة «الطرفين المتعاقدين» طرفان فى معاهدة الطيران المدنى الدولى الموقعة بشيكاغو فى ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤ المشار اليها فيما بعد بلفظ «المعاهدة».

ولما كان من المرغوب فيه تنظيم المواصلات الجوية الدولية بطريقة مأمونة ومنسقة والعمل جهد استطاعتهما على إنماء التعاون الدولى فى هذا السبيل.

ورغبة فى تنشيط النقل الجوى بأقل الاجور التى تتفق وقواعد الاقتصاد السليمة كوسيلة لإنماء حسن التفاهم والمودة بين الشعوب وتأمينا للفوائد العديدة غير المباشرة لهذا النوع من النقل لصالح البلدين.

ورغبة فى عقد اتفاق يهدف الى ترقية النقل التجارى الجوى المنتظم بين اقليميهما وإلى ما ورائهما.

فقد عينا مندوبيهما المفوضين الموقعين أدناه لهذا الغرض واللذين وافقا — بناء على تفويض من حكومتيهما — على ما يأتى:

---

(١) تم التصديق عليه بالمرسوم بقانون رقم ٢١٥ لسنة ١٩٥٢ بتاريخ ٢/١٠/١٩٥٢ منشور فى الوقائع المصرية العدد رقم ١٣٩ بتاريخ ٦/١٠/١٩٥٢ . ولم يتم بعد إصداره . وتجد نصوص أحكامه باللغة الانجليزية فى مجموعة تشريعات الطيران المصرية بالنسخة الافرنجية طبعة سنة ١٩٥٤ ص ٦١ (ض . ص)

(المادة الاولى)

١ – يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحق فى تشغيل الخطوط الجوية المبينة فى الملحق لهذا الاتفاق (والتى سيطلق عليها فيما بعد « الخطوط الجوية المعينة » وذلك على الطريق المبينة بالملحق المذكور (والتى سيطلق عليها فيما بعد « الطرق الجوية المعينة ») .

٢ – يمكن البدء فى تشغيل أى من الخطوط الجوية المعينة كله أو جزء منه فورا أو فى تاريخ لاحق وفقا لرغبة الطرف المتعاقد الذى منحت له هذه الحقوق بشرط مراعاة أحكام هذا الاتفاق .

(المادة الثانية)

١ – على كل من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابة باسم مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوى التى يعينها لتشغيل الخطوط الجوية المعينة وفقا لهذا الاتفاق .

٢ – على الطرف المتعاقد الآخر عند استلامه هذا الإخطار أن يصدر ترخيص التشغيل اللازمة للمؤسسات المعينة دون أى تأخير لامبرر له وذلك مع مراعاة أحكام الفقرة الثالثة من هذة المادة والمادة الثالثة من هذا الاتفاق .

٣ – يجوز لسلطات الطيران لدى احدى الطرفين المتعاقدين قبل أن تصدر ترخيص التشغيل لإحدى المؤسسات التى عينها الطرف الآخر أن تطلب من تلك المؤسسة اثبات أنه تتوافر فيها الشروط التى تتطلبها القوانين والقواعد واللوائح التى تطبقها عادة هذه السلطات على تشغيل الخطوط الجوية المنتظمة بشرط ألا تكون أحكام هذه القوانين والقواعد واللوائح متعارضة مع أحكام المعاهدة أو أحكام هذا الاتفاق .

٤ — بعد استيفاء أحكام الفقرتين الأولى والثانية من هذه المادة يجوز للمؤسسات التي عينت وصدر لها ترخيص التشغيل على هذا النحو أن تبدأ العمل على الخطوط الجوية المعينة فى أى وقت .

(المادة الثالثة)

١ — يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق عدم الموافقة على تعيين الطرف المتعاقد الآخر لمؤسسة نقل جوى و كذلك وقف أو الغاء الحقوق المبينة فى المادة الخامسة من هذا الاتفاق بالنسبة لموسسة نقل جوى معينة أو فرض ما يراه ضروريا من شروط يجب على المؤسسة اتباعها فى التمتع بهذه الحقوق وذلك فى أية حالة لا يقتنع فيها بأن جزءا هاما من ملكية هذه المؤسسة وإدارتها الفعلية فى يد الطرف المتعاقد الآخر الذى عينها أو فى يد رعاياه .

٢ — يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق وقف تمتع مؤسسة نقل جوى بالحقوق المبينة فى المادة الخامسة من هذا الاتفاق أو بفرض ما يراه ضروريا من شروط يجب اتباعها فى التمتع بهذه الحقوق وذلك فى حالة تقصير المؤسسة فى اتباع القوانين واللوائح المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الذى منح الحقوق أو فى حالة عدم قيام المؤسسة بالتزاماتها طبقا لهذا الاتفاق . ولا يتخذ هذا الإجراء الفردى — على أى حال — قبل إعلان الطرف المتعاقد الآخر بالعزم على ذلك وفشل المشاورات بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين فى الوصول الى اتفاق فى مدى ثمان وعشرين يوما من تاريخ الإعلان المذكور .

(المادة الرابعة)

١ — القوانين واللوائح المعمول بها لدى احد الطرفين المتعاقدين وعلى الخصوص :

(ا) ما كان منها متعلقا بدخول الطائرات التى تعمل فى الملاحة الجوية الدولية الى اقليمه أو مغادرتها له أو تشغيلها وملاحتها فيه تسرى أحكامها على طائرات مؤسسات النقل الجوى المعينة من الطرف المتعاقد الآخر .

(ب) وما كان منها متعلقا بدخول ما تحمله الطائرات من ركاب وطاقم وبضائع الى اقليمه أو مغادرته له (كلوائح الدخول والخروج والهجرة وجوزات السفر والجمارك والحجر الصحى ونظم العملة) تسرى أحكامها على ما تحمله طائرات مؤسسات النقل الجوى المعينة من الطرف المتعاقد الآخر من ركاب وطاقم وبضائع فى اقليم الطرف المتعاقد الأول .

(المادة الخامسة)

١ — مع مراعاة أحكام المادتين السادسة والسابعة من هذا الاتفاق يمنح كل من الطرفين المتعاقدين المؤسسات المعينة من الطرف المتعاقد الآخر عند تشغيلها للخطوط الجوية المعينة الحق فى نقل ركاب وبضائع وبريد بين اقليم أحد الطرفين المتعاقدين واقليم الطرف المتعاقد الآخر أو اقليم أى بلد ثالث .

٢ — لا تخول الفقرة الأولى من هذه المادة المؤسسات المعينة من أحد الطرفين المتعاقدين الحق فى نقل ركاب أو بضائع أو بريد بمقابل من نقطة فى اقليم الطرف المتعاقد الآخر الى نقطة أخرى فى نفس هذا الاقليم مهما كان مصدر هذا النقل أو مقصده النهائى .

(المادة السادسة)

[١ — تتاح للمؤسسات المعينة من جانب كل من الطرفين المتعاقدين فرص عادلة ومتكافئة فى تشغيلها للطرق الجوية المعينة بين اقليميهما .

٢ — يكون الهدف الرئيسى للمؤسسات المعينة عند قيامها بتشغيل خطوطها الجوية توفير حمولة — بمعامل معقول[١] — تتناسب مع حاجة النقل القائمة والممكن توقعها بطريقة مقبولة بين اقليم الطرف المتعاقد الذى عين المؤسسات وبين الجهات التى ينتهى اليها النقل .

٣ — يراعى عندتشغيل الخطوط الجوية المعينة من أى من الطرفين المتعاقدين أن يكون مجموع الحمولة التى تقدمها المؤسسات المعينة من الطرفين المتعاقدين على أى جزء من الطرق الجوية المعينة تقع أحدى نهايته فى اقليم أى من الطرفين المتعاقدين مضافا اليها للحمولة التى تقدمها المؤسسات الأخرى التى تعمل على نفس هذا الجزء من الطريق متناسبا تناسبا معقولا مع حاجة الجمهور للنقل الجوى .

(المادة السابعة)

يجب ألا تسىء المؤسسات المعينة من أى من الطرفين المتعاقدين استعمال[٢] الحقوق الممنوحة لها أثناء تشغيلها الخطوط الجوية المعينة بحيث تضر بمصالح أية مؤسسة نقل جوى تابعة للطرف المتعاقد الآخر وتقوم بالنقل على نفس الطريق أو جزء منه .

(المادة الثامنة)

تعفى من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وغيرها من الرسوم المماثلة التى يفرضها أى من الطرفين المتعاقدين فى اقليمه كميات الوقود

(1) At a reasonable load factor.
(2) Not be exercised abusively.

وزيوت التشحيم التى تمون بها طائرات المؤسسات المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر فى ذلك الاقليم مع وجوب خضوعها فيما عدا هذا لأحكام التعليمات الجمركية المتبعة .

هذا علاوة على ما قضت به المادة ٢٤ من المعاهده .

(المادة التاسعة)

١ — على كل من الطرفين المتعاقدين أن يلزم مؤسساته المعينة بأن تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر مقدما وفى أبدر وقت ممكن بصورة من جداول مواعيد السفر وتعريفة الأجور وكذا كافة المعلومات الأخرى المشابهة المتعلقة بتشغيل الخطوط الجوية المعينة وبما يطرأ على كل منها من تعديلات".

٢ — على كل من الطرفين المتعاقدين أن يلزم مؤسساته المعينة بأن تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر باحصاءات عن حركة النقل الفعلى على خطوطها الجوية المعينة الى ومن وعبر اقليم هذا الطرف المتعاقد الآخر مبينا بها بداية ونهاية النقل .

(المادة العاشرة)

عندما تدعو الحاجة الاقتصادية المتعلقة بالنقل الطوالى الى استعمال طائرات مختلفة الحمولة فى المراحل المختلفة لطريق من الطرق الجوية المعينة ويتم تغيير طائرة بأخرى فى اقليم أحد الطرفين المتعاقدين يجب الا ينطوى هذا التغيير على اخلال بالاحكام الواردة فى هذا الاتفاق بصدد الحمولة والنقل . وفى هذه الأحوال يجب أن يتسق اتصال الطائرتين بحيث تنتظر الطائرة الثانية وصول الطائرة الأولى إلا فى حالة القوة القاهرة .

ولا يجوز أن يجرى تغيير الطائرات فى اقليم أى من الطرفين المتعاقدين الا بصدد الحركة العابرة القاصدة الى ما وراء ذلك الاقليم وعلى أن يتم فى آخر مطار جمركى تغادره الطائرة .

(المادة الحادية عشرة)

١ — تحدد أجور النقل فى مستوى معقول مع مراعاة جميع العوامل التى تشمل اقتصاديات التشغيل والربح المعقول ومميزات كل خط (بما فى ذلك السرعة ومستوى الراحة) ومع مراعاة الأجور المعمول بها لدى المؤسسات الجوية الأخرى التى تعمل على الطريق أو على جزء منه

٢ — تحديد الأجور التى تتقاضاها مؤسسات النقل الجوى المعينة بمقتضى هذا الاتفاق عن النقل على أى من الطرق المعينة بين اقليمى الطرفين المتعاقدين أو بين أقليم أحدهما وأقليم دولة أخرى كالآتى :

(ا) وفقا لقرارات أى منظمة لمؤسسات النقل الجوى تضم الموسسات المعينة بمقتضى هذا الاتفاق وبشرط أن يقبلها كل من الطرفين المتعاقدين .

أو (ب) بالاتفاق بين المؤسسات المعينة بين كلا الطرفين المتعاقدين لتشغيل الخطوط الجوية المعينة إذا لم تكن تلك المؤسسات أعضاء فى نفس المنظمة أو إذا لم تكن هناك قرارات مما نوه عنه فى الفقرة ٢ — أ السابقة على أنه فى الحالات التى لايعين فيها أحد الطرفين المتعاقدين مؤسسة للنقل الجوى للعمل على أى من الطرق الجوية المعينة ولم تحدد الأجور على هذا الطريق وفقا للفقرة ٢ — أ فان لمؤسسات النقل الجوى المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر للقيام بالعمل على هذا الطريق أن تحدد الأسعار التى تتقاضاها .

٣ — يجب أن تعرض الأجور التى تحدد على النحو على سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين للموافقة عليها وتصبح نافذة بعد مضى ثلاثين يوما من إبلاغها لسلطات الطيران المذكورة ما لم تعلن احدى تلك السلطات عدم موافقتها عليها .

٤ — فى حالة عدم تحديد الأجور وفقا للفقرة (٢) من هذه المادة أو فى حالة عدم موافقة سلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين على الأجور التى حددت طبقا لهذه الفقرة فعلى الطرفين المتعاقدين محاولة الاتفاق على تحديد ها وعليها اتخاذ ما يلزم لتنفيذ ما يتفقا عليه وعند عدم الاتفاق يعالج الخلاف طبقا للمادة (١٦) من هذا الاتفاق وحتى يسوى هذا الخلاف إما بالاتفاق أو بالتطبيق لحكم المادة السادسة عشرة تظل الأجور المعمول بها سارية المفعول وعند عدم وجود أجور معمول بها يكون للمؤسسات صاحبة الشأن اقتضاء أجور معقولة .

(المادة الثانية عشرة)

يسجل هذا الاتفاق لدى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى المشكلة بمقتضى المعاهدة .

(المادة الثالثة عشرة)

تحقيقا للتعاون الوثيق بين الطرفين المتعاقدين تقوم سلطات الطيران لديهما بالتشاور عند طلب أى من تلك السلطات بغرض ضمان مراعاة القواعد وتنفيذ الأحكام المنصوص عليها فى هذا الاتفاق وتتباولان المعلومات اللازمة لذلك .

(المادة الرابعة عشرة)

إذا أصبحت معاهدة متعددة الأطراف بشأن النقل الجوى الدولى المنتظم سارية المفعول بالنسبة لكل من الطرفين المتعاقدين فيعدل هذا الاتفاق بما يتفق مع أحكام المعاهده المذكورة .

(المادة الخامسة عشرة)

١ — اذا رغب أى من الطرفين المتعاقدين فى تعديل النصوص الواردة فى ملحق هذا الاتفاق فله أن يطلب الدخول فى مشاورات مباشرة بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين ويجب بدء هذه المشاورات فى خلال ستين يوما من تاريخ الطلب ويبدأ العمل بما تتفق عليه هذه السلطات من تعديلات بعد تأييدها بمذكرات متبادلة بالطريق الدبلوماسى .

٢ — إذا رغب أى من الطرفين المتعاقدين فى تعديل أى من نصوص هذا الاتفاق فله أن يطلب الدخول فى مفاوضات دبلوماسية ويبدأ العمل بما يتفق عليه من تعديلات بمجرد ابلاغ كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر باستيفاء إجراءاته الدستورية .

(المادة السادسة عشرة)

مع عدم الإخلال بأحكام المادة السابعة عشرة من هذا الاتفاق :

١ — إذا نشأ أى خلاف بين الطرفين المتعاقدين على تفسير أو تطبيق هذا الاتفاق فعليهما أولا محاولة فض هذا الخلاف بطريق المفاوضات المباشرة .

٢ — فاذا لم يصل الطرفان المتعاقدان الى تسوية الخلاف بالمفاوضات :

(ا) جاز لهما الاتفاق على إحالة موضوع الخلاف الى هيئة تحكيم أو أى شخص أو هيئة أخرى يعيناها للفصل فيه .

(ب) فاذا لم يتفقا على التحكيم أو إذا اتفقا عليه ولم يتفقا على تشكيل هيئة المحكمين خلال ثلاثين يوما يكون لأى منهما أن يرفع الخلاف الى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى ليفصل فيه .

٣ — يتعهد الطرفان المتعاقدان بتنفيذ القرارات التى تصدر وفقا للفقرة (٢) من هذه المادة .

٤ — إذا لم ينفذ أحد الطرفين المتعاقدين أو أية مؤسسة معينة من جانب أحد الطرفين المتعاقدين الحكم الصادر طبقا للفقرة الثانية من هذه المادة فللطرف المتعاقد الآخر أن يحد أو يوقف أو يلغى الحقوق التى منحها — بمقتضى هذا الاتفاق — للطرف المتعاقد المقصر أو للمؤسسات المعينة من قبل هذا الطرف أو للمؤسسة المعينة المقصرة

(المادة السابعة عشرة)

لأى من الطرفين المتعاقدين فى أى وقت يشاء أن يعلن الطرف المتعاقد الآخر برغبته فى إنهاء هذا الاتفاق على أن يبلغ هذا الإعلان فى نفس الوقت الى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى .

وفى هذه الحالة ينتهى العمل بهذا الاتفاق بعد مضى إثنى عشر شهر من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للاعلان إلا اذا كان الإعلان بالإنهاء قد سحب بالاتفاق بين الطرفين المتعاقدين قبل انقضاء هذه المدة فاذا لم يقر الطرف المتعاقد الآخر باستلامه للاعلان يعتبر أنه قد تسلمه بعد مضى أربعة عشر يوما من تاريخ استلام مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى لهذا الإعلان .

(المادة الثامنة عشرة)

١ — فيما يتعلق بتطبيق هذا الاتفاق يقصد بعبارة « سلطات الطيران » بالنسبة للحكومة المصرية مدير عام مصلحة الطيران المدنى فى الوقت الحالى أو أى شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بوظائفه الحالية وبالنسبة] للحكومة الباكستانية وزارة الدفاع أو أى شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بوظائفها الحالية .

٢ — يقصد بعبارة « المؤسسات المعينة » مؤسسات النقل الجوى التى تعينها سلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين للعمل على الخطوط الجوية المعينة والتى اخطرت عنها كتابة سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر .

٣ — يعتبر الملحق لهذا الاتفاق جزءا منه وكل إشارة الى الاتفاق تعنى أيضا الإشارة الى الملحق إلا إذا نص صراحة على غير هذا .

(المادة التاسعة عشرة)

يبدأ نفاذ هذا الاتفاق بمجرد إبلاغ كل من الطرفين المتعاقدين الطرف الآخر باستيفاء إجراءاته الدستورية .

إثباتا لذلك وقع المندوبون المفوضون بما لهم من سلطة مخولة من حكوماتهم على هذا الاتفاق ووضعوا عليه أختامهم .

حرر فى مصر يوم ١٩ مايو سنة ١٩٥٢

باللغتين العربية والإنجليزية ولكل من النصين حجيه واحدة .

ملحق (١)

(١) للمؤسسات التى تعينها الحكومة الباكستانية حق تشغيل خطوط جوية فى كلا الاتجاهين على الخط المبين فيما بعد والهبوط فى مصر لأغراض تجارية فى النقط المبينة فى هذه الفقرة .

نقط باكستان الى البصرة ، البحرين ، طهران ، القاهرة الى استامبول وروما ، جنيف ، فرانكفورت ، لندن والى ما ورائها .

(٢) للمؤسسات التى تعينها الحكومة المصرية حق تشغيل خطوط جوية على كل من الطرق المعينة فى كلا الاتجاهين والهبوط فى الباكستان لأغراض تجارية فى النقط المبينة فى هذه الفقرة .

الطريق الأول :

نقط فى مصر الى بيروت — دمشق و / أو بغداد ، البصرة أوالكويت و/ أو البحرين ، الظهران أو شارجاه الى كراتشى ، بومباى وإلى ما ورائها .

الطريق الثانى :

نقط فى مصر الى جده والبحرين ، الظهران ، أو شارجاه ، إلى كراتشى ، بومباى وإلى ماورائها .

ملاحظة : لأية مؤسسة معينة لأى من الطرفين المتعاقدين أن تلغى فى أى رحلة أو فى كل الرحلات النزول فى نقطة واحدة أو فى عدة نقط من الطرق الجوية المعينة ما عدا النقط التى تقع فى الباكستان ومصر

(ملحق ب)

إذا لم يكن للمؤسسات التي عينها أحد الطرفين المتعاقدين في اقليم الطرف المتعاقد الآخر مكاتب خاصة بها تؤدي بواسطة موظفيها الخدمات الخاصة بالحركة فيجوز لهذا الطرف الآخر أن يطلب من تلك المؤسسات أن تعهد بمثل هذه الأعمال الى مؤسسة تحمل جنسيته وتوافق عليها سلطات الطيران لديه .

مرسوم بقانون رقم ٢١٤ لسنة ١٩٥٢

بالموافقة على اتفاق النيل الجدى المنتظم بين مصر واستراليا

الموقع فى ١٤ يونية سنة ١٩٥٢

باسم حضرة . . .

هيئة الوصاية الموقتة

بعد الاطلاع على المادة ٤١ من الدستور ؛

وبناء على ماعرضه وزير الخارجية وموافقة رأى مجلس الوزراء ؛

رسمنا بما هو آت :

مادة وحيدة — ووفق على اتفاق النقل الجوى المنتظم بين مصر واستراليا الموقع فى ١٤ يونية سنة ١٩٥٢ والملحق نصه بهذا القانون .

صدر بقصر عابدين فى ١٢ المحرم سنة ١٣٧٢ (٢ أكتوبر سنة ١٩٥٢)

وزير الخارجية
أحمد محمد فراج طايع

رئيس مجلس الوزراء
محمد نجيب (أ . ح ،

نشر بالوقائع المصرية ١٣٩ فى ٦ أكتوبر سنة ١٥٩٢

١٨ – اتفاق

بشأن النقل الجوى المنتظم بين مصر واستراليا[١]

(وقع فى ١٩٥٢/٦/١٤)

بما أن الحكومة المصرية والحكومة الاسترالية المشار اليهما فيما بعد بعبارة « الطرفين المتعاقدين » طرفان فى معاهدة الطيران المدنى الدولى الموقعة بشيكاغو فى ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤ المشار اليها فيما بعد بلفظ « المعاهدة » .

ولما كان من المرغوب فيه تنظيم المواصلات الجوية الدولية بطريقة مأمونة ومنسقة والعمل جهد استطاعتهما على انماء التعاون الدولى فى هذا السبيل.

ورغبة فى تنشيط النقل الجوى الدولى بأقل الأجور التى تتفق وقواعد الاقتصاد السليمة كوسيلة لانماء حسن التفاهم والمودة بين الشعبين وتأميناً للفوائد العديدة غير المباشرة لهذا النوع من النقل لصالح البلدين .

ورغبة فى عقد اتفاق يهدف إلى ترقية النقل التجارى الجوى المنتظم بين اقليميهما وإلى ماوراءهما فقد عينا مندوبيهما المفوضين الموقعين أدناه لهذا الغرض واللذين وافقا – بناء على تفويض من حكومتيهما – على ما يأتى :

(المادة الأولى)

١ – يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحق فى تشغيل الخطوط الجوية المبينة فى الملحق لهذا الاتفاق (والتى سيطلق عليها فيما بعد "الخطوط الجوية المعينة" وذلك على الطرق المبينة بالملحق المذكور والتى سيطلق عليها فيما بعد «الطرق الجوية المعينة» .

---

(١) تم التصديق عليه بالمرسوم بقانون رقم ٢١٤ لسنة ٩٥٢ بتاريخ ١٩٥٢/١٠/٢ منشور بالوقائع المصرية رقم ١٣٩ بتاريخ ١٩٥٢/١٠/٦ . وقد صدر مرسوم الاصدار فى ١٥ يونيه سنة ١٩٥٣ العدد رقم ٥٥ بتاريخ ١٩٥٣/٧/٦ ومنشور باللغة الانجليزية فى مجموعة تشريعات الطيران المصرية النسخة الأفرنجيه ثم بدأ نفاذه من ١٩٥٢/١٠/١٢ »
(ض . ص)

٢ — يمكن البدء فى تشغيل أى من الخطوط الجوية المعينة كله أو جزء منه فوراً أو فى تاريخ لاحق وفقاً لرغبة الطرف المتعاقد الذى منحت له هذه الحقوق بشرط مراعاة أحكام هذا الاتفاق على أن تكون بداية الخط الجوى المعين المراد تشغيله تقع داخل أراضى الطرف المتعاقد الذى عين المؤسسة .

(المادة الثانية)

١ — على كل من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابة باسم مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوى التى يعينها لتشغيل كل من الخطوط الجوية المعينة وفقاً لهذا الاتفاق .

٢ — على الطرف المتعاقد الآخر عند استلامه هذا الاخطار أن يصدر ترخيص التشغيل اللازم للمؤسسات المعينة دون أى تأخير لا مبرر له وذلك مع مراعاة أحكام الفقرة الثالثة من هذه المادة والمادة الثالثة من هذا الاتفاق .

٣ — يجوز لسلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين قبل أن تصدر ترخيص التشغيل لاحدى المؤسسات التى عينها الطرف المتعاقد الآخر أن تطلب من تلك المؤسسة اثبات أنه تتوافر فيها الشروط التى تتطلبها القوانين واللوائح التى تطبقها عادة هذه السلطات لتشغيل الخطوط الجوية المنتظمة بشرط ألا تكون هذه القوانين واللوائح متعارضة مع أحكام المعاهدة أو أحكام هذا الاتفاق .

٤ — بعد استيفاء أحكام الفقرتين الأولى والثانية من هذه المادة يجوز سسات التى عينت وصدر لها ترخيص التشغيل على هذا النحو أن تبدأ العمل على الخطوط الجوية المعينة فى أى وقت .

(المادة الثالثة)

١ — يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق عدم الموافقة على تعيين الطرف المتعاقد الآخر لمؤسسة نقل جوى وكذلك بوقف أو الغاء الحقوق المبينة فى المادة الرابعة من هذا الاتفاق بالنسبة لمؤسسة نقل جوى معينة أو بفرض ما يراه ضرورياً من شروط يجب على المؤسسة اتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك فى أية حالة لا يقتنع فيها بأن جزءاً هاماً من ملكية هذه المؤسسة وادارتها الفعلية فى يد الطرف المتعاقد الآخر الذى عينها أو فى يد رعاياه .

٢ — يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق وقف تمتع أية مؤسسة نقل جوى بالحقوق المبينة فى المادة الرابعة من هذا الاتفاق وبفرض مايراه ضرورياً من شروط يجب عليها اتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك فى حالة تقصير المؤسسة فى اتباع القوانين واللوائح المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الذى منح الحقوق أو فى حالة عدم قيام المؤسسة بالتزاماتها طبقاً لهذا الاتفاق .

٣ — لا يتخذ أى اجراء طبقاً للفقرتين الأولى والثانية من هذه المادة والخاصة بايقاف أو الغاء منح الحقوق المبينة فى المادة الرابعة من هذا الاتفاق أو بفرض شروط التمتع بهذه الحقوق بل أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابة بهذا الاجراء المزمع اتخاذه يوضح فيه الأسس المبنى عليها . بشرط عدم امكان الوصول إلى اتفاق بالمشاورات المباشرة بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين وذلك فى خلال ثلاثين يوماً تبدأ من تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر للاخطار وهى المدة المعقولة التى يتم فى خلالها استلام ذلك الاخطار بمعرفة الطرف المتعاقد المرسل اليه

أما إذا كانت أسباب عدم التشغيل طبقاً لما جاء فى الفقرة الثانية من هذه المادة لها علاقة بأحكام المادة الخامسة أو المادة السادسة الواردتين

فيما بعد فيضاف مدة تسعين يوماً أخرى علاوة على المدة السابقة للقيام بالمشاورات المباشرة .

٤ — وفى حالة قيام أحد الطرفين المتعاقدين باتخاذ الاجراءات المنصوص عليها فى هذه المادة فلن يتعارض ذلك مع حق الطرف المتعاقد الآخر المخول له طبقاً لأحكام المادة الرابعة عشرة من هذا الاتفاق .

(المادة الرابعة)

١ — يمنح كل من الطرفين للمؤسسات المعينة من الطرف المتعاقد الآخر :

(ا) الحق فى الطيران عبر أراضيه والحق فى الهبوط لأغراض غير تجارية طالما ظل الطرفان المتعاقدان أطرافاً فى الاتفاق الخاص بمرور الخطوط الدولية الموقع فى السابع من ديسمبر سنة ١٩٤٤ وبشرط مراعاة شروط هذا الاتفاق .

(ب) الحق فى القيام بالنقل الدولى الخاص بأخذ وانزال ركاب وبضائع وبريد من نقط فى اقليمه محددة فى الملحق سواء كان هذا النقل وارداً من أو صادراً إلى اقليم الطرف المتعاقد الآخر أو اقليم أى بلد ثالث مع مراعاة أحكام المادتين الخامسة والسادسة .

٢ — لا تخول الفقرة الأولى من هذه المادة للمؤسسات المعينة من جانب أحد الطرفين المتعاقدين الحق فى نقل ركاب أو بضائع أو بريد بمقابل أو بأجر من نقطة واقعة فى اقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة أخرى فى نفس هذا الاقليم .

(المادة الخامسة)

١ ـ تتاح للمؤسسات المعينة من جانب كل من الطرفين المتعاقدين فى تشغيلها الطرق الجوية المعينة فرص عادلة ومتكافئة وعلى هذه المؤسسات تقديم حمولة وفقاً لأحكام هذه المادة ـ لنقل الحركة التجارية التى تبدأ فى اقليم أحد الطرفين المتعاقدين قاصدة اقليم الطرف المتعاقد الآخر .

٢ ـ يكون الهدف الرئيسى للمؤسسات المعينة لكل من الطرفين المتعاقدين عند قيامها بتشغيل الخطوط الجوية المعينة توفير حمولة بنسبة معقولة تتفق مع حاجة النقل القائمة والممكن توقعها عقلا بين اقليم الطرف المتعاقد الذى عين المؤسسات وبين الجهات التى يبدأ أو ينتهى إليهاهذا النقل .

٣ ـ يعترف الطرفان المتعاقدان بالمبدأ المقرر بأن تسهيلات النقل الجوى المقدمة للجمهور يجب أن تتناسب تناسباً معقولا مع حاجته لمثل هذا النقل . وفيما بين الطرفين المتعاقدين ، فان الطرف المتعاقد الذى تبدأ الحركة فى اقليمه أو تنتهى اليه يكون له أولوية نقل مثل هذه الحركة .

(المادة السادسة)

يجب ألا تسىء المؤسسات المعينة من أى من الطرفين المتعاقدين استعمال الحقوق الممنوحة لها أثناء تشغيلها الخطوط الجوية المعينة بحيث تضر بمصالح أيةمؤسسة نقل جوى تابعة للطرف المتعاقد الآخر وتقوم بالنقل على نفس الطريق الجوى أو جزء منه .

(المادة السابعة)

١ – تعفى من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وغيرها من الرسوم المماثلة التى يفرضها أى من الطرفين المتعاقدين فى أقليمه كميات الوقود وزيوت التشحيم التى تمون بها طائرات المؤسسات المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر فى ذلك الاقليم مع وجوب خضوعها فيما عدا هذا لأحكام التعليمات الجمركية المتبعة .

٢ – وهذه المعاملة هى علاوة على ما تمنحه المادة ٢٤ من المعاهدة

(الماده الثامنة)

١ – على كل من الطرفين المتعاقدين أن يلزم مؤسسقاتهالمعينة بأن تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر مقدماً وفى أبدر وقت ممكن بصور من جداول مواعيد السفر وتعريفة الأجور وكذا بجميع المعلومات الأخرى المشابهة المتعلقة بتشغيل الخطوط الجوية المعينة وبما يطرأ على كل منها من تعديلات .

٢ – على كل من الطرفين المتعاقدين أن يلزم مؤسساته المعينة بأن تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر باحصاءات عن حركة النقل الفعلى على خطوطها الجوية المعينة الى ومن وعبر أقليم هذا الطرف المتعاقد الآخر مبينا بها بداية ونهاية النقل .

(المادة التاسعة)

١ – الأجور التى تحصل عن نقل الركاب والبضائع على أى من الخطوط الجوية المعينة تحدد فى مستوى معقول مع مراعاة جميع العوامل التى تشمل اقتصاديات التشغيل والربح المعقول ومميزات كل خط

(بما فى ذلك السرعة ومستوى الراحة) وكذلك الأجور المعمول بها لدى المؤسسات الجوية المنتظمة الأخرى التى تعمل على نفس الطريق أو على جزء منه .

٢ — تحدد الأجور التى تتقاضاها مؤسسات النقل الجوى المعينة بمقتضى هذا الاتفاق عن النقل على أى من الطرق الجوية المعينة بين اقليمى الطرفين المتعاقدين أو بين اقليم أحدهما واقليم دولة أخرى كالآتى

(ا) وفقا لقرارات أى منظمة لمؤسسات النقل الجوى تضم المؤسسات المعينة بمقتضى هذا الاتفاق وبشرط أن يقبلها كل من الطرفين المتعاقدين لهذا الغرض .

أو (ب) بالاتفاق بين المؤسسات صاحبة الشأن المعينة من كلا الطرفين المتعاقدين اذا لم تكن هذه المؤسسات أعضاء فى منظمة واحدة لمؤسسات النقل الجوى أو اذا لم تكن هناك قرارات مما نوه فى الفقرة السابقة .

على أنه فى الحالات التى لا يعين فيها أحد الطرفين المعاقدين مؤسسة للنقل الجوى للعمل على أى من الطرق الجوية المعينة ولم تحدد الأجور على هذا الطريق وفقا للفقرة (٢ — ا) من هذه المادة ، فأن لمؤسسات النقل الجوى المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر للقيام بالعمل على هذا الطريق أن تحدد الأسعار التى تتقاضاها .

٣ — يجب أن تعرض الأجور التى تحدد على هذا النحو على سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين لاعتمادها وتصبح نافذة بعد قيام سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين بالاخطار بالموافقة عليها ، أو فى حالة عدم وجود مثل هذا الاخطار بعد مضى خمسة

وأربعين يوما من تسليمها إلى سلطات الطيران المذكورة ما لم تخطر في خلال هذه الفترة سلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين بعدم موافقتها عليها .

٤ — فى حالة عدم تحديد الاجور وفقا للفقرة الثانية من هذه المادة أو فى حالة عدم موافقة سلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين على الأجور التى حددت طبقا لهذه الفقرة فعلى الطرفين المتعاقدين محاولة الاتفاق على تحديدها وعليهما اتخاذ ما يلزم لتنفيذ ما اتفقا عليه . وعند عدم الاتفاق يعالج الخلاف طبقا للمادة الرابعة عشرة من هذا الاتفاق .

وحتى يسوى هذا الخلاف بالاتفاق أو بالتطبيق لحكم المادة الرابعة عشرة تظل الأجور المعمول بها سارية المفعول وعند عدم وجود أجور معمول بها يكون للمؤسسات صاحبة الشأن اقتضاء أجور معقولة .

(المادة العاشرة)

يسجل هذا الاتفاق لدى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى المشكل بمقتضى المعاهدة .

(المادة الحادية عشرة)

تحقيقا للتعاون الوثيق بين الطرفين المتعاقدين تقوم سلطات الطيران لديهما بالتشاور سويا بناء على طلب أى من تلك السلطات بقصد ضمان مراعاة القواعد المنصوص عليها فى هذا الاتفاق وتنفيذ أحكامه وتتبادلان المعلومات اللازمة لذلك .

(المادة الثانية عشرة)

اذا أصبحت معاهدة متعددة الأطراف بشأن النقل الجوى الدولى المنتظم سارية المفعول بالنسبة الى كل من الطرفين المتعاقدين يعدل هذا الاتفاق بما يتفق وأحكام المعاهدة المذكورة .

(المادة الثالثة عشرة)

اذا رغب أى من الطرفين المتعاقدين فى تعديل النصوص الواردة فى ملحق هذا الاتفاق فله أن يطلب الدخول فى مشاورات مباشرة بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين ويجب أن تبدأ هذه المشاورات فى خلال ستين يوما من تاريخ الطلب ويبدأ العمل بما تتفق عليه هذه السلطات من تعديلات متى تأيدت بمذكرات يتبادلها الطرفان المتعاقدان بالطريق الدبلوماسى .

(المادة الرابعة عشرة)

١ — مع عدم الاخلال بأحكام المادة الخامسة عشرة من هذا الاتفاق اذا نشأ أى خلاف بين الطرفين المتعاقدين على تفسير أو تطبيق هذا الاتفاق فعليهما أولا محاولة فض هذا الخلاف بطريق المفاوضات المباشرة

٢ — فاذا لم يصل الطرفان المتعاقدان الى تسوية الخلاف بالمفاوضات المباشرة فى مدى تسعين يوما من بدء اثارة الخلاف من جانب أى من الطرفين المتعاقدين مع الطرف المتعاقد الآخر :

(ا) جاز لهما الاتفاق على إحالة موضوع الخلاف الى هيئة تحكيم أو أى شخص أو هيئة أخرى يختارانها بالاتفاق بينهما للفصل فيه

(ب) فاذا لم يتفقا على التحكيم أو اذا اتفقا على احالة الخلاف على هيئة محكمين ولكنهما لم يصلا الى اتفاق فيما يتعلق بكيفية

تشكيل هذه الهيئة خلال ستين يوما يكون لأى منهما أن يرفع الخلاف الى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى ليفصل فيه أو الى محكمة العدل الدولية اذا رفض مجلس الهيئة الدولية نظر مثل هذا الخلاف .

٣ ـ لأى من الطرفين المتعاقدين أن يطلب الى السلطة التى آحيل اليها الخلاف طبقا للفقرة ٢ من هذه المادة أن تقرر ما يجب اتخاذه من اجراءات مؤقته للمحافظة على حقوق الطرفين المتعاقدين .

٤ ـ يتعهد الطرفان المتعاقدان بتنفيذ أى قرار مؤقت أو حكم نهائى يصدر وفقا للفقرتين ٢ و ٣ من هذه المادة .

٥ ـ طالما لم ينفذ أحد الطرفين المتعاقدين أو أية مؤسسة معينة من جانب أحد الطرفين المتعاقدين الاجراءات المؤقته المشار اليها أو القرار النهائى الصادر طبقا للفقرة ٢ و ٣ من هذه المادة للطرف المتعاقد الآخر أن يحد أو يوقف أو يلغى الحقوق التى منحها بمقتضى هذا الاتفاق ـ للطرف المتعاقد المقصر أو للمؤسسات المعنة من قبل هذا الطرف أو للمؤسسة المعينة المقصرة [١]

(المادة الخامسة عشرة)

لأى من الطرفين المتعاقدين فى أى وقت يشاء أن يعلن الطرف المتعاقد الآخر برغبته فى انهاء هذا الاتفاق على أن يبلغ الاعلان فى نفس الوقت الى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى وفى هذه الحالة ينتهى العمل بهذا الاتفاق بعد مضى اثنى عشر شهرا من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر الاعلان الا اذا كاالاعلان بالانهاء قد سحب[٢] بالاتفاق بين الطرفين المتعاقدين قبل انقضاء هذه المدة . فاذا لم يقر الطرف

(1) Or to the designated airline in default.

(2) Unless the notice to terminate is with drown by agreement before the expiry of this period.

المتعاقد الآخر باستلامه الاعلان — مؤرخا — بتاريخ سابق على الاستلام — يعتبر أنه قد تسلمه بعد مضى أربعة عشر يوما من تاريخ استلام مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى هذا الاعلان .

(المادة السادسة عشرة)

١ — فيما يتعلق بتطبيق هذا الاتفاق يقصد بعبارة « سلطات الطيران » بالنسبة الى الحكومة المصرية مدير عام مصلحة الطيران المدنى فى الوقت الحالى أو أى شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بوظائفه الحالية وبالنسبة الى الحكومة الاسترالية مدير عام مصلحة الطيران المدنى فى الوقت الحالى أو أى شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بوظائفه .

٢ — يقصد بعبارة « المؤسسات المعينة » مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوى التى تعينها سلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين والتى أخطرت عنها كتابة سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر بوصفها مؤسسة أو مؤسسات الطيران التى عينها الطرف المتعاقد الأول وفقا للمادة الثانية من هذا الاتفاق لتشغيل الخطوط الجوية على الطرق الجوية المعينة المشار اليها بذلك الاخطار .

٣ — يعتبر الملحق لهذا الاتفاق جزء منه وكل اشارة الى الاتفاق تعنى أيضا الاشارة الى الملحق الا اذا نص صراحة على خلاف ذلك [1]

٤ — الاصطلاحات « الاقليم » ، « الخطوط الجوية » ، « الخطوط الجوية الدولية » ، « مؤسسة » ، « والهبوط لغير اغراض تجارية » سيكون لها نفس المعنى الوارد فى المواد ٢ و ٩٦ من المعاهدة .

(1) The Annex to this agreement shall be deemed to be part of the agreement.

(المادة السابعة عشرة)

يبدأ نفاذ هذا الاتفاق [1] بمجرد ابلاغ الحكومة المصرية حكومة الاكومنولت الاسترالية بتمام اجراءات التصديق على هذا الاتفاق .

واثباتا لذلك وقع المندوبون المفوضون بما لهم من سلطة مخوّلة من حكوماتهم على هذا الاتفاق ووضعوا عليه اختامهم .

حرر فى القاهرة فى يوم ١٤ - ٦ - ١٩٥٢

باللغتين العربية والانجليزية ولكل منهما حجية واحدة .

---

(1) This agreement shall enter into force as soon as the Government of Egypt notify the Government of the Commonwealth of Australia of their ratification of this Agreement.

الملحق

١ — للمؤسسات التى تعينها الحكومة المصرية حق تشغيل خطوط جوية فى كلا الاتجاهين من نقط فى مصر الى استراليا على خط أوخطوط يتفق عليها فيما بعد والهبوط لأغراض تجارية فى استراليا فى نقطة أو نقط يتفق عليها فيما بعد .

٢ — المؤسسات المعينة من حكومة الكومنولث الاسترالية حق تشغيل خطوط جوية فى كلا الاتجاهين على الخطوط المبينة والهبوط لأغراض تجارية فى مصر فى النقط المبينة فى هذه الفقرة .

خط رقم ١ : استراليا عن طريق الولايات المتحدة الاندونيسية ، سنغافورة ، كلكتا ، دلهى ، كراتشى ، البصرة الى القاهرة وبالاختيار فيما ورائها عن طريق روما الى المملكة المتحدة و/ أو أى نقطة فى أوربا الغربية .

خط رقم ٢ : استراليا عن طريق الولايات المتحدة الاندونيسية ، سنغافورة ، كلومبو ، بمباى ، كراتشى ، البصرة الى القاهرة بالاختيار فيما ورائها عن طريق روما الى المملكة المتحدة ، و/ أو أى نقطة فى أوربا الغربية .

٣ — النقط على أى من الخطوط الجوية المعينة يجوز للمؤسسة المعينة أن تلغيها فى أى رحلة أو فى كل رحلاتها بحيث الا يضر ذلك بحاجة الجمهور للنقل الجوى بين اقليمى البلدين المتعاقدين .

رسائل متبادلة

(١)

من حضرة صاحب السعادة المندوب فوق العادة والوزير المفوض لاستراليا فى مصر

الى حضرة صاحب المعالى وزير الخارجية المصرية

حضرة صاحب المعالى

لى عظيم الشرف أن أشير الى الاتفاق الموقع اليوم بين حكومة استراليا للكومنولث والحكومة المصرية بخصوص تسيير خطوط جوية .

فى أثناء المفاوضات المتعلقة بالاتفاق السابق الاشارة اليه أوضح المفاوض المصرى أنه فى حالة عدم اسناد حركة أى موسسة جوية معينة من قبل الحكومة الاسترالية فى الأراضى المصرية لمكتب تابع لها يدار بموظفيها فان حكومتكم ترغب فى الاحتفاظ بحقها فى المطالبة باسناد مثل هذه الخدمات الى موسسة مصرية الجنسية مختارة من قبل الموسسة الجوية المعينة بشرط أن تكون معتمدة من سلطات الطيران المصرية .

وأرغب فى احاطتكم علما بأنه عملا بهذا الاتفاق فحكومة الكومنولث الاسترالية تعين شركة الكانتس الامبراطورية للخطوط الجوية لتشغيل الخطوط الجوية بين استراليا ومصر وفيما وراء ذلك الى المملكة المتحدة وعلاوة على ذلك فشركة الكانتس الامبراطورية للخطوط الجوية دخلت فى اتفاق ملكية مساواة ليس متعارضا مع الفصل السادس عشر من "المعاهدة" مع شركة الخطوط الجوية البريطانية لما وراء البحار

بموافقة واعتماد من حكومة الكومنولث الاسترالية وحكومة المملكة المتحدة على الحمولة والدخل المكتسب على الخطوط الجوية لهاتين المؤسستين الجويتين فيما بين استراليا والمملكة المتحدة مقاسمة بين هاتين المؤسستين حسب الحصص المتفق عليها .

وتمشيا مع هذا النظام فقد اتفقا على استغلال وتقاسم الخدمات الأرضية بما فيها الحركة فى حدود مناطق متعارف عليها . وبناء على ذلك تعمل شركة الخطوط الجوية البريطانية لما وراء البحار وكيله لشركة الكانتس الامبراطورية الجوية فى مصر .

ومن المعلوم أنه نظرا لحالة الملكية المشتركة القائمة بين شركة الخطوط الجوية البريطانية لما وراء البحار وشركة الكانتس الامبراطورية للخطوط الجوية فالحكومة المصرية ستصرح لشركة الخطوط الجوية البريطانية لما وراء البحار — طالما كان هذا الاتفاق سارى المفعول — أن تقوم بأعمال الوكالة لشركة الكونتس الامبراطورية الجوية .

ومن المعلوم كذلك أنه عند انتهاء هذه الحالة بين شركة الخطوط الجوية البريطانية لما وراء البحار وشركة الكانتس الامبراطورية الجوية فالشركة الأخيرة قد يطلب منها — اذا لم تنشىء مكتبا خاصا بها فى الأراضى المصرية — أن تعهد بأعمالها لمؤسسة مصرية الجنسية مختارة من الشركة وموافق عليها من سلطات الطيران المصرية .

وانى لعظيم الأمل أن توافقوا على ما جاء بعاليه .

وانى أقدم لمعاليكم عظيم احترامى .

(٢)

من حضرة صاحب المعالى وزير الخارجية المصرية .

الى حضرة صاحب السعادة الوزير المفوض والمندوب فوق العادة لاستراليا فى مصر .

ياصاحب السعادة :

لى عظيم الشرف فى احاطتكم علما بوصول خطابكم اليوم الآتى نصه :

لى عظيم الشرف أن أشير الى الاتفاق الموقع اليوم بين حكومة استراليا للكومنولث والحكومة المصرية بخصوص تسيير خطوط جوية .

واحالة الى المفاوضات المتعلقة بالاتفاق السابق الاشارة اليه أوضح المفاوض المصرى أنه فى حالة عدم اسناد حركة أى مؤسسة جوية معينة من قبل الحكومة الاسترالية فى الأراضى المصرية لمكتب تابع لها يدار بموظفيها فان حكومتكم ترغب فى الاحتفاظ بحقها فى المطالبة باسناد مثل هذه الخدمات الى مؤسسة مصرية الجنسية مختارة من قبل المؤسسة الجوية المعينة بشرط أن تكون معتمدة من سلطات الطيران المصرية .

وأرغب فى احاطتكم علما بأنه عملا بهذا الاتفاق فحكومة الكومنولث الاسترالية تعين شركة الكانتس الامبراطورية للخطوط الجوية لتشغيل الخطوط الجوية بين استراليا ومصر وفيما وراء ذلك الى المملكة المتحدة وعلاوة على ذلك فشركة الكانتس الامبراطورية للخطوط الجوية دخلت فى اتفاق ملكية مساواة ليس متعارضا مع الفصل السادس عشر من " المعاهدة " مع شركة الخطوط الجوية البريطانية لما وراء البحار بموافقة واعتماد من حكومة الكومنولث الاسترالية وحكومة المملكة المتحدة على الحمولة والدخل المكتسب على الخطوط الجوية لهاتين المؤسستين الجويتين فيما بين استراليا والمملكة المتحدة متقاسمة بين هاتين المؤسستين حسب الحصص المتفق عليها .

وتمشيا مع هذا النظام فقد اتفقا على استغلال وتقاسم الخدمات الأرضية بما فيها الحركة فى حدود مناطق متعارف عليها . وبناء على ذلك تعمل شركة الخطوط الجوية البريطانية لما وراء البحار وكيله لشركة الكانتس الامبروطورية الجوية فى مصر .

ومن المعلوم أنه نظرا لحالة الملكية المشتركة القائمة بين شركة الخطوط الجوية البريطانية لما وراء البحار وشركة الكانتس الامبراطورية الجوية [فالحكومة المصرية ستصرح لشركة الخطوط الجوية البريطانية لما وراء] البحار — طالما كان هذا الاتفاق سارى المفعول — أن تقوم باعمال الوكالة لشركة الكانتس الامبراطورية الجوية .

ومن المعلوم كذلك أنه عند انتهاء هذه الحالة بين شركة الخطوط الجوية البريطانية لما وراء البحار وشركة الكانتس الامبراطورية الجوية فالشركة الاخيرة قد يطلب منها . اذا لم تنشئ مكتبا خاصا فى الاراضى المصرية — أن تعهد باعمالها لمؤسسة مصرية الجنسية مختارة من الشركة وموافق عليها من سلطات الطيران المصرية .

وانى لعظيم الأمل أن توافقوا على ما جاء بعاليه .

وانى أقدم لسعادتكم عظيم احترامى .

وانى لعظيم الشرف لابلاغكم أن الحكومة المصرية تؤكد موافقتها على ما ورد بخطابكم .

وانى استبيح لنفسى بهذه المناسبة أن أقدم لسعادتكم عظيم احترامى .

(٣)

من حضرة صاحب السعادة وزير استراليا المفوض بمصر والمندوب فوق العادة

الى حضرة صاحب المعالى وزير الخرجية المصرية

لى عظيم الشرف أن أشير الى الاتفاق الموقع اليوم بين حكومة الكومنولث الاسترالية والحكومة المصرية بخصوص الخدمات الجوية وبهذا أسجل تفسير الحكومة الاسترالية للاتفاق الذى تم بشأن الاشتراك فى الحركة .

ان حكومة الكومنولث الاسترالية طبقا للاتفاق المذكور عينت شركة الكانتس الامبراطورية للخطوط الجوية (Quantas Embire Airways) للقيام بتسيير خدمات جوية فيما بين استراليا ومصر وما وراءها الى المملكة المتحدة وعلاوة على ذلك فشركة الكانتس الامبراطورية للخطوط الجوية قد عقدت اتفاقا خاصا بتنظيم الاستغلال المشترك — وأن هذا التنظيم ليس متعارضا مع الفصل السادس عشر من المعاهدة — مع شركة الخطوط الجوية البريطانية لما وراء البحار بموافقة واعتماد من حكومتى الكومنولث الاسترالية والمملكة المتحدة . وطبقا لهذا التنظيم فالحمولة والدخل المكتسب من العمل على الخطوط الجوية التى تسيرها هاتين المؤسستين فيما بين استراليا والمملكة المتحدة تقسم فيما بينهما طبقا لحصص يتفق عليها . ولهذا قد تم الاتفاق بين ممثلى الحكومة الاسترالية والحكومة المصرية على أن الحمولة المصرح بنقلها على حدة لكل من الشركتين الكانتس الامبراطورية للخطوط الجوية وشركة الخطوط الجوية البريطانية لما وراء البحار لنقل الركاب والبضائع والبريد على الخط الجوى أو الخطوط الجوية فيما بين استراليا والمملكة المتحدة والمبينة فى الملحق للاتفاق قد تستغل استغلالا مشتركا وتقسم بين هاتين

المؤسستين على الوجه الاصلح الذى يتراءى لهما علما بأن مجموع الحمولة المخصصة لشركة الكانتس الامبراطورية للخطوط الجوية وشركة الخطوط الجوية البريطانية لما وراء البحار لنقل الركاب والبضائع والبريد على مثل هـذا الخط الجوى أو الخطوط الجوية لن تزيد على مقدار الحمولة المقررة لكل من هاتين الموسستين المذكورتين كل على حدة .

والتمس موافقتكم على هذا الترتيب المذكور هنا وأقترح أن تعتبر هذه المذكرة والرد عليها يكونان اتفاقا بين حكومتينا .

وانتهز هذه الفرصة لأن اقدم لمعاليكم عظيم احترامى .

(٤)

من حضرة صاحب المعالى وزير الخارجية المصرية .

الى حضرة صاحب السعادة وزير استراليا المفوض فى مصر والمندوب فوق العادة

يا صاحب المعالى

لى الشرف أن احيطكم علما بوصول خطابكم اليوم الآتى نصه :

لى عظيم الشرف أن أشير الى الاتفاق الموقع اليوم بين حكومة الكومنولث الاسترالية والحكومة المصرية بخصوص الخدمات الجرية وبهذا اسجل تفسير الحكومة الاسترالية للاتفاق الذى تم بشأن الاشتراك الحركة .

فحكومة الكومنولث الاسترالية طبقا للاتفاق عينت شركة الكانتس الامبراطورية للخطوط الجوية (Quantas Empire Airways) للقيام برحلات جوية فيما بين استراليا ومصر وما وراءها الى المملكة المتحدة وعلاوة على ذلك نشركة الكانتس الامبراطورية للخطوط الجوية قد عقدت

اتفاقا خاصا بتنظيم الاستغلال المشترك — وأن هذا التنظيم ليس متعارضا مع الفصل السادس عشر من المعاهدة — مع شركة الخطوط الجوية البريطانية لما وراء البحار بموافقة واعتماد من حكومات الكومنولث الاسترالية والمملكة المتحدة . وطبقا لهذا التنظيم فالحمولة والدخل المكتسب من العمل على الخطوط الجوية التى تسيرها هاتين المؤسستين فيما بين استراليا والمملكة المتحدة تقسم فيما بينهما طبقا لحصص يتفق عليها . ولهذا قد تم الاتفاق بين ممثلى الحكومة الاسترالية والحكومة المصرية على أن الحمولة المصرح بها لكل من الشركتين الكانتس الامبراطورية للخطوط الجوية البريطانية لما وراء البحار بتسييرها على حده لنقل الركاب والبضائع والبريد على الخط الجوى أو الخطوط الجوية فيما بين استراليا والمملكة المتحدة المبينة فى الملحق للاتفاق قد تستغل استغلالا مشتركا وتقسم بين هاتين المؤسستين على الوجه الأصلح الذى يتراءى لهما علما بأن مجموع الحمولة المخصصة لشركة الكانتس الامبراطورية للخطوط الجوية وشركة الخطوط الجوية البريطانية لما وراء البحار لنقل الركاب والبضائع والبريد على مثل هذا الخط الجوى أو الخطوط الجوية لن تزيد على مقدار الحمولة المقررة لكل من هاتين المؤسستين المذكورتين كل على حدة .

وألتمس موافقتكم على هذا الترتيب المذكور هنا واقترح أن تعتبر هذه المذكرة والرد عليها يكونان اتفاقا بين حكومتينا .

وانتهز هذه الفرصة لأن اقدم لمعاليكم عظيم احترامى .

ولى الشرف أن أحيطكم علما بأن الحكومة المصرية توافق على هذه الترتيبات الموضحة بخطابكم وعلى أن خطابكم وردى عليه يكونان اتفاقا بين حكومتينا .

وأنتهز هذه الفرصة لأن أقدم لسعادتكم عظيم احترامى :

(٥)

من حضرة صاحب المعالى وزير الخارجية المصرية .

الى حضرة صاحب السعادة المندوب فوق العادة والوزير لمفوض لاستراليا فى مصر .

ياصاحب السعادة

لى الشرف أن أشير الى الاتفاق الموقع اليوم بين حكومة مصر وحكومة الكومنولث الاسترالية الخاص بالنقل الجوى المنتظم .

ومن المعلوم أنه عند تسيير الخطوط الجوية بمعرفة المؤسسات المعينة من قبل الحكومة المصرية المذكورة فى القسم الأول من ملحق الاتفاق فحكومة الكومنولث الاسترالية على استعداد لأن توافق على تضمين هذه الخطوط كل أو بعض المحطات المتوسطة المذكورة فى الخطوط الجوية التى ستسيرها بمعرفة المؤسسة المعينة من قبل حكومة الكومنولث الاسترالية والمبينة فى الفصل الثانى من الملحق المذكور .

وسأقدر موافقتكم على مضمون ما جاء بعاليه .

وانتهز هذه الفرصة لأقدم لسعادتكم عظيم احترامى .

(٦)

من حضرة صاحب السعادة المندوب فوق العادة والوزير المفوض لاستراليا فى مصر .

الى حضرة صاحب المعالى وزير الخارجية المصرية .

ياصاحب المعالى

لى عظيم الشرف أن أحيطكم علما أننا استلمنا خطابكم اليوم الآتى نصه :

« لى الشرف أن أشير الى الاتفاق بين حكومة مصر وحكومة الكومنولث الاسترالية الخاص بالنقل الجوى المنتظم .

ومن المعلوم أنه عند تسيير الخطوط الجوية بمعرفة المؤسسات المعينة من قبل الحكومة المصرية المذكورة فى القسم الأول من ملحق الاتفاق فحكومة الكومنولث الاسترالية على استعداد لأن توافق على تضمين هذه الخطوط كل أو بعض المحطات المتوسطة المذكورة فى الخطوط الجوية التى ستسيرها بمعرفة المؤسسة المعينة من قبل حكومة الكومنولث الاسترالية والمبينة فى الفصل الثانى من الملحق المذكور .

وسأقدر موافقتكم على مضمون ما جاء به اليه .

وأنتظر هذه الفرصة لأقدم لسعادتكم عظيم احترامى .

ولى عظيم الشرف بأن أخبركم بأن حكومة الكومنولث الاسترالية توافق على ماورد بخطابكم .

وأنتهز هذه الفرصة لأقدم لمعاليكم عظيم احترامى . »

مرسوم بقانون رقم ٢٢٦ لسنة ١٩٥٢

بالموافقة على اتفاق النقل الجوى بين مصر والهند الموقع فى ١٤ يونيه سنة ١٩٥٢

باسم حضرة . . .

هيئة الوصاية الموقتة

بعد الاطلاع على المادة ٤١ من الدستور ؛

وبناء على ماعرضه وزير الخارجية ، وموافقة رأى مجلس الوزراء ؛

رسمت بما هو آت :

مادة وحيدة — ووفق على اتفاق النقل الجوى بين مصر والهند الموقع فى ١٤ يونية سنة ١٩٥٢ والملحق نصه بهذا القانون .

صدر بقصر عابدين فى ٢١ محرم سنة ١٣٧٢ (١١ أكتوبر سنة ١٩٥٢)

بأمر هيئة الوصاية الموقتة

وزير الخارجية
احمد محمد فراج طايع

رئيس مجلس الوزراء
محمد نجيب لواء (ا. ح.)

نشر بالوقائع المصرية العدد ١٤٠ مكرر ب غير اعتيادى فى ١١ أكتوبر سنة ١٩٥٢

١٩ - اتفاق

بشأن النقل الجوى المنتظم بين مصر والهند[١]

وقع فى ١٩٥٢/٦/١٤

بما أن الحكومة الملكية المصرية والحكومة الهندية المشار اليهما فيما بعد بعبارة " الطرفين المتعاقدين " طرفان فى معاهدة الطيران المدنى الدولى الموقعة فى شيكاغو فى السابع من ديسمبر سنة ١٩٤٤ المشار اليها فيما بعد بلفظ " المعاهدة " .

ولما كان من المرغوب فيه تنظيم المواصلات الجوية الدولية بطريقة مأمونة ومنسقة والعمل جهد استطاعتهما على انماء التعاون الدولى فى هذا السبيل .

ورغبة فى تنشيط النقل الجوى الدولى بأقل الأجور التى تتفق وقواعد الاقتصاد السليمة كوسيلة لانماء حسن التفاهم والمودة بين الشعبين وتأمينا للفوائد العديدة غير المباشرة لهذا النوع من النقل لصالح البلدين .

ورغبة فى عقد اتفاق يهدف الى ترقية النقل التجارى الجوى المنتظم بين اقليميهما والى ما ورائهما .

فقد عينا مندوبيهما المفوضين الموقعين أدناه لهذا الغرض والذى وافقا — بناء على تفويض من حكومتيهما — على ما يأتى :

---

(١) تم التصديق عليه بالمرسوم بقانون رقم ٢٢٦ لسنة ١٩٥٢ الصادر فى ١٩٥٢/١٠/١١ المنشور فى الوقائع المصرية رقم ١٤٠ مكرر ب غير اعتيادى بتاريخ ١٩٥٢/١٠/١١ ثم صدر مرسوم الاصدار بتاريخ ١٩٥٣/٣/١٩ ، الوقائع المصرية رقم ٢٩ فى ١٩٥٣/٤/٧ ومنشور بالانجليزية فى مجموعة تشريعات الطيران المصرية النسخة الأفرنجية طبعة ١٩٥٤ ثم بدأ نفاذه من ١٩٥٢/١٢/١٨ (ض . ص .)

(المادة الأولى)

١ — يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحق فى تشغيل الخطوط الجوية المبينة بالملحق لهذا الاتفاق والتى سيطلق عليها فيما بعد "الخطوط الجوية المعينة" وذلك على الطرق المبينة بالملحق المذكور (والتى سيطلق عليها فيما بعد "الطرق الجوية المعينة") .

٢ — وفقاً لأحكام هذا الأتفاق يمكن البدء فى تشغيل أى من الخطوط الجوية المعينة كله أو جزء منه فوراً أو فى تاريخ لاحق بناء على رغبة الطرف المتعاقد الذى منحت له هذه الحقوق .

(المادة الثانية)

١ — على كل من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابة باسم مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوى التى يعينها لتشغيل الخطوط الجوية المعينة وفقاً لهذا الاتفاق .

٢ — على الطرف المتعاقد الآخر عند استلامه هذا الاخطار أن يصدر ترخيص التشغيل اللازم للمؤسسات المعينة دون أى تأخير لامبرر له وذلك مع مراعاة أحكام الفقرة الثالثة من هذه المادة والمادة الثالثة من هذا الاتفاق .

٣ — يجوز لسلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين قبل أن تصدر ترخيص التشغيل لاحدى المؤسسات التى عينها الطرف المتعاقد الآخر أن تتأكد من أن تلك المؤسسة تتوافر فيها الشروط التى تتطلبها القوانين والقواعد واللوائح التى تطبقها عادة هذه السلطات على تشغيل الخطوط الجوية المنتظمة بشرط ألا تكون هذه القوانين واللوائح متعارضة مع أحكام المعاهدة أو أحكام هذا الاتفاق .

٤ — بعد استيفاء أحكام الفقرتين الأولى والثانية من هذه المادة يجوز للمؤسسات التى عينت وصدر لها ترخيص التشغيل على هذا النحو أن تبدأ العمل على الخطوط الجوية المعينة فى أى وقت .

(المادة الثالثة)

١ — يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين لنفسه بحق عدم الموافقة على مؤسسات النقل الجوى التى يعينها الطرف المتعاقد الآخر وكذلك بحق وقف أو الغاء الحقوق المبينة فى المادة الخامسة من هذا الاتفاق بالنسبة لمؤسسة نقل جوى معينة أو فرض مايراه ضروريا من شروط يجب على المؤسسة اتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك فى أية حالة لايقتنع فيها بأن جزءاً هاما من ملكية هذه المؤسسة والرقابة الفعلية عليها فى يد الطرف المتعاقد الآخر الذى عينها أو فى يد رعاياه .

٢ — يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين — بعد مشاورة الطرف المتعاقد الآخر — بحق وقف تمتع أية مؤسسة نقل جوى بالحقوق المبينة فى المادة الخامسة من هذا الاتفاق ويفرض مايراه ضروريا من شروط يجب عليها اتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك فى حالة تقصير المؤسسة فى اتباع القوانين واللوائح المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الذى منح الحقوق أو فى حالة عدم قيام المؤسسة بالتزاماتها طبقاً لهذا الاتفاق .

(المادة الرابعة)

١ — تسرى القوانين والقواعد واللوائح المعمول بها لدى كل من الطرفين المتعاقدين والخاصة بدخول الطائرات التى تعمل فى الملاحة الجوية الدولية فى اقليمه أو بمغادرتها له أو المتعلقة بتشغيل هذه الطائرات

أو ملاحتها على طائرات مؤسسات النقل الجوى التابعة للطرف المتعاقد الآخر أثناء وجودها فى حدود ذلك الاقليم .

٢ — كما تسرى القوانين والقواعد واللوائح المعمول بها فى اقليم كل من الطرفين المتعاقدين والخاصة بدخول اقليمه أو مغادرته على ركاب وطاقم الطائرات والبضائع المنقولة على طائرات المؤسسات التى يعينها الطرف المتعاقد الآخر فى داخل اقليم الطرف المتعاقد الأول كقوانين الدخول والخروج والهجرة وجوازات السفر والجمارك الحجر الصحى ونظم العملة .

(المادة الخامسة)

١ — مع مراعاة أحكام المادتين السادسة والسابعة من هذا الاتفاق يمنح كل من الطرفين المتعاقدين المؤسسات المعينة من الطرف المتعاقد الآخر عند تشغيلها للخطوط الجوية المعينة الحق فى نقل ركاب وبضائع وبريد بين اقليم أحد الطرفين المتعاقدين واقليم الطرف المتعاقد الآخر أو اقليم أى بلد ثالث .

٢ — لاتخول الفقرة الأولى من هذه المادة المؤسسات المعينة من أحد الطرفين المتعاقدين الحق فى نقل ركاب أو بضائع أو بريد من نقطة واقعة فى اقليم الطرف المتعاقد الآخر الى نقطة أخرى فى نفس هذا الاقليم مهما كان مصدر هذا النقل أو مقصده النهائى .

٣ — لما كان الطرفان المتعاقدان أطراف فى الاتفاق الخاص بمرور الخطوط الجوية الدولية فقد قررا طبقاً لأحكام هذا الاتفاق أن يعمل كل منهما الحق للآخر فى : (١)

(ا) الطيران عبر اقليمه بدون هبوط .

(ب) الهبوط فى اقليمه لأغراض غير تجارية .

---

(1) The International Air Services Transit Agreement signed by Egypt at Chicago, 7/12/1944 and ratified by law No. 16 in 1947 — Two freedoms Agreement) D.S.

(المادة السادسة)

١ — تتاح للمؤسسات المعينة من جانب كل من الطرفين المتعاقدين فرص عادلة ومتكافئة فى تشغيلها على الطرق الجوية المعينة بين اقليميهما.

٢ — يكون الهدف الرئيسى للمؤسسات المعينة عند قيامها بتشغيل خطوطها الجوية توفير حمولة بمعامل معقول تتناسب مع حاجة النقل القائمة والممكن توقعها عقلا بين اقليم الطرف المتعاقد الذى عين المؤسسات وبين الجهات التى ينتهى اليها هذا النقل .

٣ — يراعى عند تشغيل الخطوط الجوية المعينة من أى من الطرفين المتعاقدين أن يكون مجموع الحمولة التى تقدمها الموسسات المعينة من الطرفين المتعاقدين متناسبة تناسبا معقولا مع حاجة الجمهور للنقل الجوى .

(المادة السابعة)

يجب ألا تسىء المؤسسات المعينة من أى من الطرفين المتعاقدين استعمال الحقوق الممنوحة لها أثناء تشغيلها الخطوط الجوية المعينة بحيث تضر بمصالح أية مؤسسة نقل جوى تابعة للطرف المتعاقد الآخر وتقوم بالنقل على نفس الطريق الجوى أو جزء منه .

(المادة الثامنة)

علاوة على ما قضت به م ٢٤ من المعاهدة[١] — تعامل كميات الوقود وزيوت التشحيم بالنسبة للرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وغيرها من الرسوم المماثلة (مع وجوب خضوعها فيما عدا هذا لأحكام التعليمات الجمركية المتبعة (التى يفرضها أى من الطرفين المتعاقدين فى اقليمه

(١) المادة ٢٤ من اتفاقية شيكاغو الدولية تقرر مبدأ الاعفاء المؤقت من الرسوم الجمركية (Admitted free of customs duty). —

والتى تتموں بها فى هذا الاقليم الطائرات التابعة للمؤسسات المعينة من جانب الطرف المتعاقد الآخر والتى تبقى فى الطائرة عند مغادرتها آخر مطار فى ذلك الاقليم معاملة لاتقل عن المعاملة التى يمنحها الطرف المتعاقد الآخر لموسساته الوطنية التى تعمل على خطوط جوية دولية أو معاملة المؤسسات التابعة للدول الأكبر رعاية

علما بأن أى من الطرفين المتعاقدين ليس ملزما بمنح المؤسسات المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر اعفاء أو رد الرسوم الجمركية أو رسوم التفتيش أو الرسوم المماثلة إلا اذا كان الطرف المتعاقد الآخر يمنح المؤسسات المعينة التابعة للطرف المتعاقد الأول اعفاء من الرسوم الجمركية أو رسوم التفتيش أو الرسوم المماثلة .

(المادة التاسعة)

١ — على كل من الطرفين المتعاقدين أن يلزم مؤسساته المعينة بأن تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر مقدما وفى أبدر وقت ممكن بصورة من جداول مواعيد السفر وتعريفة الأجور وكذا بجميع المعلومات الأخرى المماثلة المتعلقة بتشغيل الخطوط الجوية المعينة وبما يطرأ على كل منها من تعديلات .

٢ — على كل من الطرفين المتعاقدين أن يلزم مؤسساته المعينة بأن تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر باحصاءات عن حركة النقل الفعلى على خطوطها الجوية المعينة إلى ومن عبر اقليم هذا الطرف المتعاقد الآخر مبيناً بها بداية ونهاية النقل .

(المادة العاشرة)

إذا ما تطلب الأمر لداعى الاقتصاد استعمال طائرات مختلفة الحمولة فى المراحل المختلفة لطريق من الطرق الجوية المعينة وكان تغيير طائرة

بأخرى يتم فى اقليم أحد الطرفين المتعاقدين وجب ألا يترتب على هذا التغيير اخلال بالأحكام الواردة فى هذا الاتفاق بصدد الحمولة والنقل وفى هذه الأحوال يجب أن ينسق اتصال الطائرتين بحيث تنتظر الطائرة الثانية وصول الطائرة الأولى إلا إذا حالت دون ذلك ضرورات فنيه .

(المادة الحادية عشرة)

١ — تحدد أجور النقل فى مستوى معقول مع مراعاة جميع عوامل التقدير التى تشمل اقتصاديات التشغيل والربح المعقول ومميزات كل خط (بما فى ذلك السرعة ومستوى الراحة) ومع مراعاة الأجور المعمول بها لدى المؤسسات الجوية المنتظمة الأخرى التى تعمل على نفس الطريق أو على جزء منه .

٢ — تحدد الأجور التى تتقاضاها مؤسسات النقل الجوى المعينة بمقتضى هذا الاتفاق على النقل على أى من الطرق الجوية المعينة بين اقليمى الطرفين المتعاقدين أو بين اقليم أحدهما واقليم دولة أخرى كالآتى :

(ا) وفقاً لقرارات أى منظمة لمؤسسات النقل الجوى تضم المؤسسات المعينة بمقتضى هذا الاتفاق وبشرط أن يقبلها كل من الطرفين المتعاقدين .

أو (ب) بالاتفاق بين المؤسسات المعينة صاحبة الشأن من كلا الطرفين المتعاقدين إذا لم تكن تلك المؤسسات أعضاء فى نفس المنظمة أو إذا لم تكن هناك قرارات مما نوه عنه فى الفقرة (٢ أ)السابقة . على أنه فى الحالات التى لا يعين فيها أحد الطرفين المتعاقدين مؤسسة للنقل الجوى للعمل على أى من الطرق الجوية المعينة ولم تحدد الأجور على هذا الطريق وفقاً للفقرة (٢ — أ) بعاليه فان لموسسات النقل الجوى المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر للقيام بالعمل على هذا الطريق أن تحدد الأسعار التى تتقاضاها .

٣ — يجب أن تعرض الأجور التى تحدد على هذا النحو على سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين للموافقة عليها وتصبح نافذة بعد مضى خمسة وأربعين يوماً من ابلاغها إلى سلطات الطيران المذكورة ما لم تعلن سلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين عدم موافقتها عليها .

٤ — فى حالة عدم تحديد الأجور وفقاً للفقرة الثانية من هذه المادة أو فى حالة عدم موافقة سلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين على الأجور التى حددت طبقاً لهذه الفقرة فعلى الطرفين المتعاقدين محاولة الاتفاق على تحديدها وعليهما اتخاذ ما يلزم لتنفيذ ما اتفقا عليه . وعند عدم الاتفاق يعالج الخلاف طبقاً للمادة السادسة عشرة من هذا الاتفاق .

وحتى يسوى هذا الخلاف بالاتفاق أو بالتطبيق لحكم المادة السادسة عشرة تظل الأجور المعمول بها سارية المفعول وعند عدم وجود أجور معمول بها يكون للمؤسسات صاحبة الشأن اقتضاء أجور معقولة .

(المادة الثانية عشرة)

يسجل هذا الاتفاق لدى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى المشكل بمقتضى المعاهدة .

(المادة الثالثة عشرة)

تحقيقاً للتعاون الوثيق بين الطرفين المتعاقدين تقوم سلطات الطيران لديهما بالتشاور سوياً بناء على طلب أى من تلك السلطات بقصد ضمان مراعاة القواعد المنصوص عليها فى هذا الاتفاق وتنفيذ أحكامه وتتبادلان المعلومات اللازمة لذلك .

(المادة الرابعة عشرة)

إذا أصبحت معاهدة متعددة الأطراف بشأن النقل الجوى الدولى المنتظم سارية المفعول بالنسبة إلى كل من الطرفين المتعاقدين يعدل هذا الاتفاق بما يتفق وأحكام المعاهده المذكورة .

(المادة الخامسة عشرة)

إذا رغب أى من الطرفين المتعاقدين فى تعديل النصوص الواردة فى ملحق هذا الاتفاق فله أن يطلب الدخول فى مشاورات مباشرة بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين ويجب أن تبدأ هذه المشاورات فى خلال ستين يوماً من تاريخ الطلب ويبدأ العمل بما تتفق عليه هذه السلطات من تعديلات متى تأيدت بمذكرات يتبادلها الطرفان المتعاقدان بالطريق الدبلوماسى .

(المادة السادسة عشرة)

١ — مع عدم الاخلال بأحكام المادة السابعة عشرة من هذا الاتفاق ، إذا نشأ أى خلاف بين الطرفين المتعاقدين على تفسير أو تطبيق هذا الاتفاق فعليهما أولا محاولة فض هذا الخلاف بطريق المفاوضات المباشرة .

٢ — فاذا لم يصل الطرفان المتعاقدان إلى تسوية الخلاف بالمفاوضات المباشرة فى مدى تسعين يوماً من بدء اثارة الخلاف من جانب أى من الطرفين المتعاقدين إلا إذا اتفق الطرفان فيما بينهما على اطالة هذ المدة .

(أ) جاز لها الاتفاق على احالة موضوع الخلاف إلى هيئة تحكيم أو أى شخص أو هيئة أخرى يختارانها للفصل فيه .

(ب) فاذا لم يتفقا على التحكيم أو إذا اتفقا عليه ولم يتفقا على تشكيل هيئة المحكمين يكون لأى منهما أن يرفع الخلاف إلى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى للفصل فيه .

٣ – يتعهد الطرفان المتعاقدان بتنفيذ أى قرار يصدر طبقاً للفقرة ٢ من هذه المادة .

٤ – إذا لم ينفذ أحد الطرفين المتعاقدين أو أية مؤسسة معينة من جانب أحد الطرفين المتعاقدين الحكم الصادر طبقاً للفقرة الثانية من هذه المادة فللطرف الآخر أن يحد أو يوقف أو يلغى أى حق سبق أن منحه بمقتضى هذا الاتفاق – للطرف المتعاقد المقصر أو للمؤسسات المعينة من قبل هذا الطرف أو للمؤسسة المعينة أو المقصرة .

(المادة السابعة عشرة)

لأى من الطرفين المتعاقدين فى أى وقت يشاء أن يعلن الطرف المتعاقد الآخر برغبته فى انهاء هذا الاتفاق على أن يبلغ هذا الاعلان فى نفس الوقت إلى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى – وفى هذه الحالة ينتهى العمل بهذا الاتفاق بعد مضى اثنى عشر شهراً من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر الإعلان إلا اذا كان الاعلان بالانهاء قد سحب بالاتفاق ابين الطرفين المتعاقدين قبل انقضاء هذه المدة . فاذا لم يقر الطرف المتعاقد لآخر باستلامه الاعلان يعتبر أنه قد تسلمه بعد مضى أربعة عشر يوماً ن تاريخ تسلم مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى هذا ا علان .

(المادة الثامنة عشرة)

١ – فيما يتعلق بتطبيق هذا الاتفاق يقصد بعبارة « سلطات الطيران » بالنسبة للحكومة المصرية مدير عام مصلحة الطيران المدنى فى الوقت

الحالى أو بأى شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بوظائفه الحالية وبالنسبة للحكومة الهندية مدير مصلحة الطيران المدنى فى الوقت الحالى أو أى شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بوظائفه الحالية .

٢ — يقصد بعبارة « المؤسسات المعينة » مؤسسات النقل الجوى التى تعينها سلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين للعمل على الخطوط الجوية المنتظمة والتى اخطرت عنها كتابة سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر .

٣ — يعتبر الملحق لهذا الاتفاق جزءا منه وكل اشارة إلى الاتفاق تعنى أيضاً الاشارة إلى الملحق إلا إذا نص صراحة على خلاف ذلك .

(المادة التاسعة عشرة)

يبدأ نفاذ هذا الاتفاق بمجرد ابلاغ كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر باستيفاء اجراءاته الدستورية .

اثباتاً لذلك وقع المندوبان المفوضان بما لها من سلطة مخولة من حكومتيهما على هذا الاتفاق ووضعا عليه ختميهما .

حرر فى القاهرة يوم ١٤ يونيو سنة ١٩٥٢ باللغتين العربية والانجليزية من النصين حجية واحدة .

الملحق (١)

١ – للمؤسسات التى تعينها الحكومة المصرية حق تشغيل خطوط جوية على كل من الطرق المعينة المبينة فيما يلى فى كلا الاتجاهين والهبوط فى الأراضى الهندية لأغراض تجارية فى النقط المبينة فى هذه الفقرة .

(ا) الطرق المنتهية فى الأراضى الهندية :

(١) نقط فى الأراضى المصرية — دمشق أو بيروت — بغداد أو البصرة .

نقط فى الخليج الفارسى — كراتشى إلى بمباى أو إلى دلهى .

(٢) نقط فى الأراضى المصرية — ودمشق أو بيروت — بغداد — طهران شارجا كراتشى إلى بمباى أو إلى دلهى .

(٣) نقط فى الأراضى المصرية — دمشق أو بيروت — نقط فى الخليج الفارسى كراتشى إلى بمباى أو إلى دلهى .

(٤) نقط فى الأراضى المصرية — دمشق أو بيروت — بغداد أو البصرة — كراتشى إلى بمباى أو إلى دلهى .

(٥) نقط فى الأراضى المصرية — جدة — الظهران أوشارجا — كراتشى إلى بمباى أو إلى دلهى .

(٦) نقط فى الأراضى المصرية — جدة — أسمرة — عدن — كراتشى إلى بمباى أو إلى دلهى .

(٧) نقط فى الأراضى المصرية — أسمرة — عدن — كراتشى إلى بمباى أو إلى دلهى .

(ب) الطرق المارة بالأراضى الهندية :

كالطرق الواردة فى الفقرة (ا) السابقة إلى كلكتا — وانجون — بنجوك — سيانجون وفيما وراءها .

ملاحظة رقم (١) لا يتم التمتع بالحقوق الجوية على أى من الطرق المعينة إلا فى نقطة واحدة فقط واقعة فى الأراضى الهندية يتم تعيينها قبل البدء بتشغيل هذا الطريق .

ملاحظة رقم (٢) لا يجوز التمتع بحرية النقل بين كراتشى وأى نقطة أخرى داخل الأراضى الهندية أو بالعكس .

٢ — للمؤسسات التى تعينها الحكومة الهندية حق تشغيل خطوط جوية على كل من الطرق المعينة المبينة فيما يلى فى كلا الاتجاهين والهبوط فى الأراضى المصرية لأغراض تجارية فى النقط المبينة فى هذه الفقرة .

(ا) الطرق المنتهية فى الأراضى المصرية :

(١) نقط فى الهند — كراتشى — نقط فى الخليج الفارسى — الكويت أو البصرة القاهرة أو الاسكندرية .

(٢) نقط فى الهند كراتشى — عدن أو أسمرة — الخرطوم — القاهرة أو الاسكندرية .

(٣) نقط فى الهند — كراتشى . عدن أو أسمرة — جدة — الأقصر — القاهرة أو الاسكندرية .

(٤) نقط فى الهند — نقط فى الباكستان — نقط فى الأفغانستان — طهران — بصرة أو بغداد — القاهرة أو الاسكندرية .

(ب) الطرق المارة فى الأراضى المصرية : كالطرق الواردة فى الفقرة (١) بعاليه إلى أثينا وروما أو ميلانو وفيما ورائها إلى نقط فى البلاد الأووبية الأخرى .

جنيف أوزيوريخ .

نيس و/أو باريس .

فينا – ميونيخ – فرنكفورت – برلين – لندن و/أو فيما ورائها .

وأيضاً كالطرق الواردة فى الفقرة (١) بعاليه إلى الجزائر وفيما ورائها وإلى نقط فى أوربا وفيما ورائها .

ملاحظة : تباشر الحقوق الجوية على الخطوط المعينة على نقطة واحدة فى الأراضى المصرية التى ستعين من قبل أن تبدأ العمليات الجوية على الطريق .

(ملحق ب)

لأى مؤسسة معينة لأى من الطرفين المتعاقدين أن تلغى فى أى رحلة أو فى كل الرحلات النزول فى نقطة واحدة أو فى عدة نقط على أى من الطرق الجوية المعينة .

(ملحق ج)

إذا لم يكن للمؤسسات التى عينها أحد الطرفين المتعاقدين فى اقليم الطرف المتعاقد الآخر مكاتب خاصة بها تؤدى بواسطة موظفيها الخدمات الخاصة بالحركة فلهذه المؤسسات حرية اختيار منشأة تسند اليها القيام بتلك الخدمة بشرط أن تكون معتمدة من سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر وتحمل جنسية تلك السلطات .

٢٠ – مشروع اتفاق

بشأن النقل الجوى المنتظم بين مصر وسوريا

وقع فى ٢٠/١٠/١٩٥٢

إن حكومة جمهورية مصر وحكومة الجمهورية السورية .

رغبة منهما فى توثيق أواصر التعاون بينهما .

ورغبة فى اسداء كل ما يمكن من مساعدة وتشجيع لتعميم فوائد الأسفار الجوية الى أقصى حد وذلك لصالح الانسانية العام بأقل الأجور التى تتفق وقواعد الاقتصاد السليمة .

ولما كان من المرغوب فيه تنشيط المواصلات الجوية الدولية لانماء التفاهم الودى وحسن النية بين الشعوب . وتأمين الفوائد العديدة غير المباشرة لهذا النوع من النقل لصالح القطرين الشقيقين .

وبما أنهما طرفان فى معاهدة الطيران المدنى الدولى الموقعة فى شيكاغو فى ٧ ديسمبر (كانون الأول) سنة ١٩٤٤ المشار اليها فيما بعد بلفظ "المعاهدة".

ورغبة منهما فى عقد اتفاق يهدف الى تأسيس خطوط جوية مدنية منتظمة بين اقليميهما والى ما ورائهما .

---

(١) لم يصدر حتى أوائل يناير سنة ١٩٥٤ قانون بالتصديق على هذا الاتفاق الذى لايزال من أجل ذلك فى دور المشروع . والأمل كبير فى انجازه قريبا بمشيئة الله ، تجد النص الانجليزى لهذا المشروع فى المجموعة المصرية لتشريعات الطيران النسخة الأفرنجية طبعة سنة ١٩٥٤م (ض . ص)

فقد عينا مندوبيهما المفوضين لهذا الغرض والموقعين أدناه واللذين اتفقا على ما يأتى :

(المادة الأولى)

١ — يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المبينة فى هذا الاتفاق بغية تشغيل الخطوط الجوية الدولية المنتظمة المبينة فى ملحقه (والتى سيطلق عليها فيما بعد «"الخطوط الجوية[١] المتفق عليها" وذلك على الطرق المبينة فى الملحق المذكور (والتى سيطلق عليها فيما بعد « الطرق الجوية المحددة »[٢])

٢ — يمكن البدء فى تشغيل أى هذه من الخطوط كله أو جزء منه فوراً أو فى تاريخ لاحق وفقاً لرغبة الطرف المتعاقد الذى منحت له هذه الحقوق .

(المادة الثانية)

١ — يجوز البدء فى تشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها بعد استيفاء أحكام الفقرتين (ا و ب) من هذه المادة .

(ا) أن يبلغ أى من الطرفين المتعاقدين الطرف الآخر كتابة اسم مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوى التى عينها لتشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها .

(ب) على الطرف المتعاقد الآخر عند استلامه هذا الابلاغ أن يصدر ترخيص التشغيل اللازم للمؤسسة أو المؤسسات المعينة دون أى تأخير لامبرر له وذلك مع مرعاة أحكام الفقرة الثانية من هذه المادة وأحكام المادة الثالثة من هذه الاتفاقية .

---

(1) "Agreed air services".

(2) "Specified air routes".

٢ – يجوز لسلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين قبل أن تصدر ترخيص التشغيل لاحدى المؤسسات التى عينها الطرف الآخر أن تطلب من تلك المؤسسة اثبات أنه تتوافر فيها الشروط التى تتطلبها القوانين والقواعد واللوائح (الأنظمة) التى تطبقها عادة هذه السلطات على تشغيل الخطوط الجوية المنتظمة بشرط ألا تكون أحكام هذه القوانين والقواعد واللوائح (الأنظمة) متعارضة مع أحكام المعاهدة أو أحكام هذا الاتفاق .

(المادة الثالثة)

١ – يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق عدم الموافقة على تعيين الطرف المتعاقد الآخر لمؤسسة نقل جوى وكذلك وقف أو الغاء الحقوق المبينة فى المادة الخامسة من هذا الاتفاق بالنسبة لمؤسسة نقل جوى معينة أو فرض ما يراه ضروريا من شروط يجب على المؤسسة اتباعها فى التمتع بهذه الحقوق وذلك فى أية حالة لايقتنع فيها بأن جزءاً هاما من ملكية هذه المؤسسة وادارتها الفعلية فى يد الطرف المتعاقد الآخر الذى عينها أو فى يد رعاياه .

٢ – يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق وقف تمتع أية مؤسسة نقل جوى بالحقوق المبينة فى المادة الخامسة من هذا الاتفاق أو فرض ما يراه ضروريا من شروط يجب عليها اتباعها فى التمتع بهذه الحقوق وذلك فى حالة تقصير المؤسسة فى اتباع القوانين والقواعد واللوائح (الأنظمة) المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الذى منح الحقوق أو فى حالة عدم قيام المؤسسة بالتزاماتها طبقاً لهذا الاتفاق ولا يتخذ هذا الاجراء الفردى – على أى حال – قبل تبليغ الطرف المتعاقد الآخر بالعزم على ذلك وعدم نجاح المشاورات بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين فى الوصول الى اتفاق فى مدى ثمان وعشرين يوما من تاريخ التبليغ المذكور

(المادة الرابعة)

يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحقين الآتيين [١]

(ا) الطيران عبر اقليمه بدون هبوط .

(ب) الهبوط فى اقليمه لغرض مدنى غير تجارى .

(المادة الخامسة)

١ — مع مراعاة أحكام المادتين السادسة والسابعة من هذا الاتفاق يمنح كل من الطرفين المتعاقدين المؤسسات المعينة من الطرف المتعاقد الآخر عند تشغيلها للخطوط الجوية المتفق عليها الحق فى نقل ركاب وبضائع وبريد بين اقليم أحد الطرفين المتعاقدين واقليم الطرف المتعاقد الآخر أو اقليم أى بلد ثالث .

٢ — لاتخول الفقرة الأولى من هذه المادة للمؤسسات المعينة من أحد الطرفين المتعاقدين الحق فى نقل ركاب أو بضائع أو بريد بمقابل من نقطة فى اقليم الطرف المتعاقد الآخر الى نقطة أخرى فى نفس هذا الاقليم مهما كان مصدر هذا النقل أو مقصده النهائى [٢]

(المادة السادسة)

١ — تتاح للمؤسسات المعينة من جانب كل من الطرفين المتعاقدين فرص عادلة ومتكافئة فى تشغيلها للخطوط الجوية المتفق عليها بين اقليهما .

٢ — يكون الهدف الرئيسى للمؤسسات المعينة عند قيامها بتشغيل خطوطها الجوية توفير حمولة تتناسب مع حاجات النقل القائمة والممكن

(1) a.—Le privilège de traverser son territoire sans atterrir.
b.—Le privilège d'atterrir pour des raisons non Commerciales.

(2) Cabotage Aérien.

توقعها بطريقة معقولة بين اقليم الطرف المتعاقد الذى عين المؤسسات وبين الجهات التى ينتهى اليها النقل .

٣ — يراعى عند تشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها من أى من الطرفين المتعاقدين أن يكون مجموع الحمولة التى تقدمها المؤسسات المعينة من الطرفين المتعاقدين على أى جزء من الطرق الجوية المحددة تقع أحدى نهايتيه فى اقليم أى من الطرفين المتعاقدين مضافا اليها الحمولة التى تقدمها المؤسسات الأخرى التى تعمل على نفس هذا الجزء من الطريق متناسبا تناسبا معقولا مع حاجة الجمهور للنقل الجوى .

(المادة السابعة)

يجب ألا تسيء المؤسسات المعينة من أى من الطرفين المتعاقدين استعمال الحقوق الممنوحة لها أثناء تشغيلها الخطوط الجوية المتفق عليها بحيث تضر بمصالح أية مؤسسة نقل جوى تابعة للطرف المتعاقد الآخر وتقوم بالنقل على نفس الطريق أو جزء منه .

(المادة الثامنة)

تعفى من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش (وغيرها من الرسوم المماثلة)[1]. التى يفرضها أى من الطرفين المتعاقدين فى اقليمه كميات الوقود وزيوت التشحيم التى تمون بها طائرات المؤسسات المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر فى ذلك الاقليم مع وجوب خضوعها فيما عدا هذا لأحكام التعليمات الجمركية المتبعة[2] .

هذا علاوة على ما نصت به المادة ٢٤ من المعاهدة .

---

(١) هذه الفقرة لاتزال محل بحث بين المتعاقدين أثير بعد التوقيع وقبل التصديق ، ولايزال الطرفان الساميان الموقعان يتبادلان الرسائل ابتغاء التوفيق .

(٢) المادة ٢٤ من اتفاقية شيكاغو تعرضت للاعفاء المؤقت من الرسوم الجمركية .

(المادة التاسعة)

١ — على كل من الطرفين المتعاقدين أن يلزم مؤسساته المعينة بأن تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر مقدما وبوقت كاف بصور من جداول مواعيد السفر وتعريفة الأجور[١] وكذا كافة المعلومات الأخرى المشابهة المتعلقة بتشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها وبما يطرأ على كل منها من تعديلات .

٣ — على كل من الطرفين المتعاقدين أن يلزم مؤسساته المعينة بأن تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر باحصاءات عن حركة النقل الفعلى على خطوطها الجوية المتفق عليها الى ومن وعبر اقليم هذا الطرف المتعاقد الآخر مبينا بها بداية النقل ونهايته .

(المادة العاشرة)

١ — تحدد أجور النقل فى مستوى معقول مع مراعاة جميع العوامل التى تشمل اقتصاديات التشغيل والربح المعقول ومميزات كل خط (كالسرعة ومستوى الراحة)[٢] ومع مراعاة الأجور المعمول بها لدى مؤسسات النقل الجوى الأخرى التى تعمل على الطريق أو على جزء منه .

٢ — تحدد الأجور التى تتقاضاها مؤسسات النقل الجوى المعينة بمقتضى هذا الاتفاق عن النقل على أى من الطرق المعينة بين اقليمى الطرفين المتعاقدين أو بين اقليم أحدهما واقليم دولة أخرى كالآتى :

(ا) وفقاً لقرارات أية منظمة لمؤسسات النقل الجوى تضم المؤسسات المعينة بمقتضى هذا الاتفاق وبشرط أن يقبلها كل من الطرفين المتعاقدين .

---

(1) Les tarifs et les horaires et toutes autres informations.

(2) Y compris les conditions ed vitesse et de confort.

أو (ب) بالاتفاق بين المؤسسات المعينة من كل من الطرفين المتعاقدين لتشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها اذا لم تكن تلك المؤسسات أعضاء فى منظمة واحدة أو اذا لم تكن هناك قرارات مما نوه عنه فى الفقرة (٢ — أ) السابقة . على أنه فى الحالات التى لايعين فيها أحد الطرفين المتعاقدين مؤسسة للنقل الجوى للعمل على أى من الطرق الجوية المحددة ولم تحدد الأجور على هذا الطريق وفقاً للفقرة (٢ — أ) فان لمؤسسات النقل الجوى المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر للقيام بالعمل على هذا الطريق أن تحدد الأسعار التى تتقاضاها .

٣ — يجب أن تعرض الأجور التى تحدد على هذا النحو على سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين للموافقة عليها وتصبح نافذة بعد مضى ثلاثين يوما من ابلاغها لسلطات الطيران المذكورة مالم تعلن احدى تلك السلطات عدم موافقتها عليها .

٤ — فى حالة عدم تحديد الأجور وفقاً للفقرة (٢) من هذه المادة أو فى حالة عدم موافقة سلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين على الأجور التى حددت طبقاً لهذه الفقرة فعلى الطرفين المتعاقدين محاولة الاتفاق على تحديدها وعليها اتخاذ ما يلزم لتنفيذ ما اتفقا عليه وعند عدم الاتفاق يعالج الخلاف طبقاً للمادة الخامسة عشرة من هذا الاتفاق وحتى يسوى هذا الخلاف اما بالاتفاق أو بالتطبيق لحكم المادة الخامسة عشرة تظل الأجور المعمول بها سارية المفعول وعند عدم وجود أجور معمول بها يكون للمؤسسات صاحبة الشأن تقاضى أجور معقولة .

(المادة الحادية عشرة)

يسجل هذا الاتفاق لدى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى .

(المادة الثانية عشرة)

تحقيقاً للتعاون الوثيق بين الطرفين المتعاقدين تقوم سلطات الطيران لديهما بالتشاور بناء على طلب أى من تلك السلطات ابتغاء ضمان مراعاة القواعد وتنفيذ الأحكام المنصوص عليها فى هذا الاتفاق وتتبادلان المعلومات اللازمة لذلك .

(المادة الثالثة عشرة)

اذا أبرمت اتفاقية متعددة الأطراف[1] بشأن النقل الجوى الدولى المنتظم وأصبحت سارية المفعول بالنسبة لكل من الطرفين المتعاقدين يعدل هذا الاتفاق بما يتفق مع أحكام الاتفاقية المذكورة .

(المادة الرابعة عشرة)

١ — اذا رغب أى من الطرفين المتعاقدين فى تعديل النصوص الواردة فى ملحق هذا الاتفاق فله أن يطلب الدخول فى مشاورات مباشرة بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين ويجب بدء هذه المشاورات فى خلال ستين يوما من تاريخ الطلب . ويبدأ العمل بما تتفق عليه هذه السلطات من تعديلات بعد تأييدها بمذكرات متبادلة بالطريق الدبلوماسى .

٢ — اذا رغب أى من الطرفين المتعاقدين فى تعديل أى من نصوص هذا الاتفاق فله أن يطلب الدخول فى مفاوضات دبلوماسية ويبدأ العمل بما يتفق عليه من تعديلات بمجرد ابلاغ كل من الطرفين المتعاقدين الطرف الآخر باستيفاء اجراءاته الدستورية .

---

(1) Une convention Aérienne Multilatérale sur le Transport Aérien...

(١) راجع أحكام مشروع معاهدة الطيران المدنى بين الدول الأعضاء فى جامعة الدول العربية سنة ١٩٤٦ وهو فى ٢٤ مادة ثم مشروع الاتفاق النموذجى الملحق به . هذا وقد أوصت اللجنة الدائمة للمواصلات بالجامعة العربية باعادة دراسته تمهيدا لعرضه من جديد فى اجتماع لجنة المواصلات ١٧ يناير سنة ١٩٥٤ (ض . ص)

(المادة الخامسة عشرة)

مع عدم الاخلال بأحكام المادة السادسة عشرة من هذا الاتفاق .

١ — اذا نشأ أى خلاف بين الطرفين المتعاقدين على تفسير أو تطبيق هذا الاتفاق فعليهما أولا محاولة فض هذا الخلاف بطريق المفاوضات المباشرة .

٢ — فاذا لم يصل الطرفان المتعاقدان الى تسوية الخلاف بالمفاوضات المباشرة فى مدى تسعين يوما من بدء اثارة الخلاف من جانب أى من الطرفين المتعاقدين

(ا) جاز لهما الاتفاق على احالة موضوع الخلاف الى هيئة تحكيم أو أى شخص أو هيئة أخرى يختارانها للفصل فيه .

(ب) فاذا لم يتفقا على التحكيم أو اذا اتفقا عليه ولم يتفقا خلال ثلاثين يوما على تشكيل هيئة المحكمين يكون لأى منهما أن يرفع الخلاف الى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى ليفصل فيه .

٣ — لأى من الطرفين المتعاقدين أن يطلب الى من أحيل اليه موضوع الخلاف وفقاً للفقرة الثانية من هذه المادة أن يقرر فى مدى ثلاثين يوما من تاريخ الطلب ما يجب اتخاذه من اجراءات مؤقتة للمحافظة على حقوق الطرفين المتعاقدين .

٤ — يتعهد الطرفان المتعاقدان بتنفيذ أى حكم نهائى أو قرار مؤقت يصدر وفقاً للفقرة (٢ أو ٣) من هذه المادة .

٥ – اذا لم ينفذ أحد الطرفين المتعاقدين أو أية مؤسسة معينة من جانب أحد الطرفين المتعاقدين الحكم الصادر طبقا للفقرة الثانية من هذه المادة أو القرار الموقت الصادر طبقاً للفقرة الثالثة من هذه المادة فللطرف المتعاقد الآخر أن يحد أو يوقف أو يلغى الحقوق التى منحها – بمقتضى هذا الاتفاق – للطرف المتعاقد المقصر أو للمؤسسات المعينة من قبل هذا الطرف أو للمؤسسة المعينة المقصرة .

(المادة السادسة عشرة)

لأى من الطرفين المتعاقدين فى أى وقت يشاء أن يعلن الطرف المتعاقد الآخر برغبته فى انهاء هذا الاتفاق على أن يبلغ هذا الاعلان فى نفس الوقت الى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى .

وفى هذه الحالة ينتهى العمل بهذا الاتفاق بعد مضى اثنى عشر شهراً من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للاعلان إلا اذا كان الاعلان بالانهاء قد سحب بالاتفاق بين الطرفين المتعاقدين قبل انقضاء هذه المدة . فاذا لم يقر الطرف المتعاقد الآخر باستلامه للاعلان يعتبر أنه قد تسلمه بعد مضى أربعة عشر يوما من تاريخ تسلم مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى لهذا الاعلان .

(المادة السابعة عشرة)

١ – فيما يتعلق بتطبيق هذا الاتفاق يقصد بعبارة "سلطات الطيران" بالنسبة لحكومة جمهورية مصر مدير عام مصلحة الطيران المدنى فى الوقت الحالى أو أى شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بوظائفه الحالية وبالنسبة للحكومة الجمهورية السورية وزير الأشغال العامة والمواصلات أو أى شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بوظائفه الحالية .

٢ ـ يقصد بعبارة " الموسسات المعينة " مؤسسات النقل الجوى التى تعينها سلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين للعمل على الخطوط الجوية المتفق عليها والتى أخطرت عنها كتابة سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر .

٣ ـ يعتبر الملحق لهذا الاتفاق جزء منه وكل اشارة الى الاتفاق تعنى أيضا الاشارة الى الملحق إلا اذا نص صراحة على غير هذا .

(المادة الثامنة عشرة)

لا يعتبر أو يفسر أى حكم فى هذا الاتفاق أو ملحقه بأنه يمنح أيا من الطرفين أو مؤسسات النقل الجوى التابعة له حقوقا مقصورة عليها أو يحول دون منح مثل هذه الحقوق لمؤسسات النقل الجوى التابعة لأية دولة أخرى .

(المادة التاسعة عشرة)

يبدأ نفاذ هذا الاتفاق بمجرد ابلاغ كل من الطرفين المتعاقدين الطرف الآخر باستيفاء اجراءاته الدستورية .

اثباتا لذلك وقع المندوبان المفوضان بما لهما من سلطة مخولة من حكومتيهما على هذا الاتفاق ووضعا عليه أختامهما .

حرر فى القاهرة يوم ٢٠ أكتوبر (تشرين الأول) سنة ١٩٥٢

ملحق (١)

١ – للمؤسسات التى تعينها حكومة الجمهورية السورية حق تشغيل خطوط جوية فى كلا الاتجاهين على الطرق المحددة فيما يلى :

(١) نقاط فى اقليم سوريا – القاهرة أو الاسكندرية .

(٢) خطوط يتفق عليها فى تاريخ لاحق تبدأ من نقاط فى اقليم سوريا الى نقاط فى اقليم مصر وما وراءه .

٢ – للمؤسسات التى تعينها حكومة جمهورية مصر حق تشغيل خطوط جوية فى كلا الاتجاهين على الطريق المحددة فيما يلى :

(١) نقاط فى اقليم مصر – دمشق .

(٢) » » » – دمشق و/ أو بغداد أو البصرة الى طهران – وفيما ورائها .

(٣) » » » – دمشق و/ أو بغداد أو البصرة أو الكويت – ونقاط فى الخليج الفارسى الى الباكستان والهند وما ورائها .

(٤) نقاط فى اقليم مصر – دمشق و/ أو حلب الى تركيا واليونان – القاهرة وبالعكس .

ملاحظة : لأية مؤسسة معينة من أى من الطرفين المتعاقدين أن تلغى فى أية رحلة أو فى كل الرحلات النزول فى نقطة واحدة أو فى عدة نقاط على أى من الطرق الجوية المحددة ما عدا النقاط التى تقع اقليمى سوريا ومصر .

ملحق (ب)

اذا لم يكن للمؤسسات التى عينها أحد الطرفين المتعاقدين فى اقليم الطرف المتعاقد الآخر مكاتب خاصة بها تؤدى بواسطة موظفيها الخدمات الخاصة بالحركة فيجوز لهذا الطرف الآخر أن يطلب من تلك المؤسسات أن تعهد بمثل هذه الأعمال الى مؤسسة تحمل جنسيته وتوافق عليها سلطات الطيران لديه .

تذكير

نود أن نذكر فى هذه المناسبة ، ونحرص على أن نسجل هنا فى ختام هذا المشروع مع الدولة العربية الشقيقة ولعلها الثانية بعد العراق من دول الجامعة العربية اللتين شرعتا فى عقد إتفاق نقل جوى منتظم مع مصر ، بما جاء ذكره فى البند السابع من توصيات اللجنة العامة للمواصلات بشأن الطيران المدنى بين البلاد العربية ، تلك التوصيات التى صدرت بالقاهرة فى أواخر يناير سنة ١٩٥٣ حيث تقرر :

"بأن تتولى كل دولة عربية على حده دراسة مشروع الاتفاقية العربية للطيران المدنى المصاغة فى مؤتمر عالية سنة ١٩٤٦ وبخاصة ماجاء فيها من إنشاء مجلس أعلى للطيران العربى وتبادل حريات الطيران مع العناية ببحث إقتراح سياسة الباب المفتوح ثم تعد تقريرا توافى به الأمانة العامة خلال ثلاثة شهور من تاريخ أخطارها بهذه التوصية تمهيدا لعقد مؤتمر بينها تدعو اليه الأمانة العامة للوصول إلى رأى فاصل فيها" .

(ض . ص)

فى سبيل وضع التشريع المصرى الجديد

بيان عن أحدث تشريعات الطيران الوطنية
فى مختلف الدول

مع ذكر تاريخ اصدارها

الرقم	اسم الدولة	التشريع الوطنى وتاريخ صدوره
١	الأرجنتين	لا يزال تقنين الطيران فى مرحلة المشروع
٢	استراليا	قانون الملاحة الجوية بين سنة ١٩٢٠ الى سنة ١٩٤٧
٣	البلجيك	قانون بتنظيم الملاحة الجوية فى ١٦ نوفمبر سنة ١٩١٩
٤	بوليفيا	لائحة النقل الجوى فى ١٠ يناير سنة ١٩٣٩
٥	البرازيل	قانون الطيران فى ١٠ يونيو سنة ١٩٣٨
٦	كندا	قوانين الطيران سنة ١٩١٩ ثم عدلت لغاية سنة ١٩٥٢
٧	سيلان	قانون الملاحة الجوية سنة ١٩٢٠
٨	شيلى	مشروع قانون الطيران
٩	الصين	القانون العام للطيران سنة ١٩٤١
١٠	كولومبيا	قانون الطيران المدنى فى ٢٦ مايو سنة ١٩٣٨
١١	كوستاريكا	القانون العام للطيران المدنى فى ١٨ أكتوبر

الرقم	اسم الدولة	التشريع الوطنى وتاريخ صدوره
		سنة ١٩٤٩
١٢	الدانمرك	قانون الطيران أول مايو سنة ١٩٢٣ ثم عدل ٧ مايو سنة ١٩٣٧
١٣	الدومينيك	قانون الملاحة الجوية المدنية فى ١٩ يناير سنة ١٩٤٩
١٤	اكوادور	قانون المرور الجوى ١٢ سبتمبر سنة ١٩٣٦
١٥	اسبانيا	قانون أصول الملاحة الجوية ٢٧ ديسمبر سنة ١٩٤٧
١٦	الولايات المتحدة الأمريكية	قوانين الطيران المدنى سنة ١٩٣٨ وعدل لغاية سنة ١٩٥٣
١٧	فنلنده	قانون الملاحة الجوية ١٥ مايو سنة ١٩٢٣ ثم عدل سنة ١٩٢٨ ثم سنة ١٩٣٢
١٨	فرنسا	قانون الملاحة الجوية ٣١ مايو سنة ١٩٢٤ وعدل فى ١٦ مايو سنة ١٩٣٠
١٩	جواتيمالا	قانون الطيران المدنى فى ٢٨ أكتوبر سنة ١٩٤٨
٢٠	هندووراس	قانون الطيران فى ١٤ مايو سنة ١٩٥٠
٢١	الهند	قانون الطائره الهندى سنة ١٩٣٤ وعدل حتى سنة ١٩٥٢
٢٢	ايران	قانون الطيران المدنى ١٩ يوليو سنة ١٩٤٩
٢٣	العراق	قانون الملاحة الجوية ١٩٣٩ ومعه تعليمات للطيارين .

الرقم	اسم الدولة	التشريع الوطنى وتاريخ صدوره
٢٤	ايرلنده	قوانين الملاحة والنقل الجوى ١٩٣٦– ١٩٥٠
٢٥	ايسلنده	قانون النقل الجوى فى ١٤ يونيو سنة ١٩٢٩
٢٦	ايطاليا	قانون ٢٠-٨-١٩٢٣ ثم عدل بتقنين الملاحة كود ٢١ أبريل سنة ١٩٤٢
٢٧	اليابان	قانون الطيران المدنى سنة ١٩٥٢
٢٨	لبنان	قانون الطيران فى ١١ يناير سنة ١٩٤٩
٢٩	لوكسمبورج	قانون تنظيم الملاحة الجوية ٣١ يناير سنة ١٩٤٨
٣٠	المكسيك	قانون الطيران المدنى ٢٧ ديسمبر سنة ١٩٤٩
٣١	نيكاراجوا	قانون الطيران المدنى فى ٣١ يناير سنة ١٩٤٤
٣٢	النورويج	قانون الملاحة الجوية ٧-١٢-١٩٢٣ وعدل لغاية سنة ١٩٤٩
٣٣	نيوزيلنده	قانون الطيران سنة ١٩٤٨
٣٤	باكستان	قانون الطائرة سنة ١٩٣٤ ثم عدل لغاية أكتوبر سنة ١٩٥٠
٣٥	هولنده	قانون الملاحة الجوية ٣٠ يوليو سنة ١٩٢٦ وعدل سنة ١٩٣٥
٣٦	الفيلبين	قانون الطيران المدنى ٢٠ يونيو سنة ١٩٥٢
٣٧	البرتغال	مرسوم بتنظيم الملاحة الجوية ٢٧-٤-١٩٢٧

الرقم	اسم الدولة	التشريع الوطنى وتاريخ صدوره
٣٨	بريطانيا وارلنده الشمالية	قانون الطيران المدنى سنة ١٩٤٩
٣٩	السويد	قوانين الملاحة الجوية ٢٦ مايو سنة ١٩٢٢ و ٢٠ أبريل سنة ١٩٢٨
٤٠	سويسرا	القانون الاتحادى للملاحة الجوية ٢١ ديسمبر سنة ١٩٤٨
٤١	سوريا	لوائح النقل والملاحة الجوية ٢٨ نوفمبر سنة ١٩٤٩
٤٢	تايلاند	قانون الملاحة الجوية ١١ أبريل سنة ١٩٣٣
٤٣	تشيكوسلوفاكيا	قانون الملاحة الجوية ٨ يوليه سنة ١٩٢٥
٤٤	تركيا	مشروع الملاحة الجوية .
٤٥	اتحاد جنوب أفريقيا	قانون الطيران سنة ١٩٢٣ وعدل فى سنة ١٩٤٦
٤٦	أوراجواى	تقنين تشريع الطيران ٣ ديسمبر سنة ١٩٤٢
٤٧	فنزويلا	قانون الطيران المدنى ١٣ يونيو سنة ١٩٤٤
٤٨	يوجوسلافيا	مرسوم الملاحة الجوية أول يونيو سنة ١٩٤٩ وعدل فى ١٩ ديسمبر سنة ١٩٥١
٤٩	النمسا	قانون الملاحة الجوية فى ١٠ ديسمبر سنة ١٩١٩
٥٠	بولونيا	قانون الطيران فى ١٤ مارس سنة ١٩٢٨

يبين مما تقدم أن فى العالم ما يقرب من خمسين دولة متمدينة لكل منها تشريع وطنى خاص بها . ويبدو أن أغلبها قد استقى أحكامه وصاغ

نصوصه من كل من اتفاقية باريس الدولية للملاحة الجوية فى ١٣ أكتوبر سنة ١٩١٩ وهى الدستور القديم للطيران المدنى القديم والمرجع الأول الهام لقواعد القانون العام الدولى للطيران . ومن اتفاقية فارسوفى الدولية للنقل الجوى فى ١٢ أكتوبر سنة ١٩٢٩ لتوحيد بعض قواعد المسئولية فى القانون الخاص الدولى للطيران .

وكذلك يبين من استقراء تاريخ اصدار هذه التشريعات أن ثلاثة وعشرين دولة من الخمسين قد عدلت تشريعاتها القديمة أو أعادت صياغتها من جديد على ضوء أحكام كل من اتفاقية شيكاغو الدولية للطيران الدولى فى ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤ وهى دستور الطيران المدنى الجديد فى القانون العام واتفاقية روما الدولية الموقعة فى ٧ أكتوبر سنة ١٩٥٢ لتوحيد بعض قواعد المسئولية عن الاضرار التى تصيب الغير على السطح من جراء طائرة أجنبية وهى من أهم اتفاقيات القانون الخاص للطيران الحديث .

ومن المؤكد أيضا أن باقى الدول قاطبة قد شرعت على غرار مصر فى المبادرة الى تعديل تشريعاتها الداخلية وفقا لأصول اتفاقية شيكاغو وما أرفق بها من اتفاقى الترانسيت والنقل الجوى الدولى وملاحق شيكاغوا المتضمنة توصياتها وأقيستها الفنية والقانونية والتى بلغت حتى اليوم خمسة عشر ملحقا . والدول قاطبة تتجه نحو ادماج أحكام اتفاقية روما الدولية للتعويض عن الأضرار التى تصيب الغير على السطح ، والدول قاطبة تنحو نحو اقتباس أحكام اتفاقية فارسوفى للنقل الجوى المعدلة اخيرا فى اجتماع بروتوكول ريوديجانيرو فى ٢٥ أغسطس سنة ١٩٥٣ ، والدول قاطبة فى سبيل صهر قواعد اتفاقية الحجز

التحفظى على الطائرات وقواعد اتفاقية الاعتراف الدولى بالحقوق العينية المرتبة على الطائرات وقواعد اتفاقية المعونة والانقاذ للطائرات وقواعد اتفاقية التصادم الجوى ... فهذه وتلك من مختلف أحكام الاتفاقيات الدولية هى المصادر التشريعية الدسمة الأولى للقوانين الوطنية الداخلية تسارع الدول اليها وتقبل عليها ثم تتناولها لتصهرها فى مجالسها النيابية التشريعية الكبرى تصوغ منها أوسمة شرف لامعة تحلى بها صدرها الرحب الفسيح . . .

الدكتور ضياء الدين صالح المستشار

علامات جنسية الطائرات

Liste des Marques de Nationalité des Aéronefs

كشف ببيان علامات جنسية الطائرات فى مختلف الدول
وفقا لاخطارات الدول لمجلس المنظمة الدولية لغاية ١٥ فبراير سنة ١٩٥٣

مصر	S U
أفغانستان	Y A
العربية السعودية	H Z
الأرجنتين	L V
أستراليا	V H
النمسا	O E
البلجيك	O O
الكنغو بلج	O O
بيرمانى	X Y, X Z
بوليفيا	C P
برازيل	P P, P T
كندا	C F
سيلان	C Y
شيلى	C C
الصين	X T
كولومبيا	H K
كوبا	C U
دانمرك	O Y
اكوادور	H C
اسبانيا	E C
الولايات المتحدة	N
الحبشة	E T
فنلنده	O H
فرنسا	F
اليونان	S X
جواتمالا	T G
هاياتى	H H
الهند	V T
أندونيسيا	P K
العراق	Y I
إيران	E P
إيرلنده	E I, E J
إيسلنده	T F
إسرائيل	4 X
إيطاليا	I
اليابان	J A
لبنان	O D
ليبيريا	E L

لكسمبرج	L X
المكسيك	X A, X B, X C
نيكاراجورا	A N
النورويج	L N
نيوزيلندا	Z K, Z L, Z M
باكستان	A P
باناما	H P
باراجواى	Z P
هولنده	P H
بيرو	O B
بولونيا	S P
البرتغال	C S, C R
المملكة الأردنية الهاشمية	J Y
بريطانيا	G

السويد	S E
سويسرا	H B
سوريا	Y K
تشيكوسلوفاكيا	O K
ثايلاند	H S
تركيا	T C
إتحاد جنوب أفريقيا	Z S, Z T, Z U
أوراجواى	C X
فنزيولا	Y V
الفيليبين	P I
الدومنيك	H I
سلفادور	Y S
غينا الجديدة	J Z
سيرينام	P Z

ملاحظة : راجع فى ذلك المجلة الشهرية لمنظمة الطيران الدولية عدد شهر مايو سنة ١٩٥٠ صفحة ٨ ؛ وكذلك راجع ملحق شيكاغو رقم ٧ عن علامات الجنسية وتسجيل الطائرات طبعة مارس سنة ١٩٥٣

D. S.

ضياء الدين صالح

أهم المراجع الدولية
فى قوانين الطيران

BIBLIOGRAPHIE

(١) باللغة الفرنسية

(A) Ouvrages français

1 Lemoine (M.) ... ... Traité de droit aérien. Sirey, 1947.

2 Le Goff ... ... Traité théorique et pratique de droit aérien, Dalloz, 1934, Suppl. 1939.

3 Chauveau Paul ... ... Droit Aérien, Paris 1951.

4 Michel de Juglart ... Traité Elémentaire de Droit Aérien 1952.

5 Otto Riese et Jean Lacour ... ... Précis de Droit Aérien, Paris 1951.

6 Lacombe et Saporta Les Lois de l'Air, Paris 1953.

7 Constantinoff ... ... Le droit Aérien français et étranger. Paris 1933.

8 Coquoz (R.) ... ... Le droit privé international Aérien Ed. Inter. Paris 1938.

9 Hamel ... ... Rep. dr. int. par A. de Lapradelle et J. P. Niboyet (V. Aviation, Paris 1929).

10 Kroell (j.) ... ... Traité de droit international public Aérien, 2 vol. éd. int. Paris 1934 et 1936.

11 Litvine ... ... Code du droit Aérien belge, Bruxelles, 1946.

12 Pépin ... ... Le droit aérien. Conférences données à l'Académie de la Haye, Sirey, 1947.

13 Pittard (E.) ... ... Principes d'une législation féderale sur la circulation Aérienne, Bâle, 1919.

14 Visscher (De) ... ... Les conflits de lois en droit aérien, Sirey, 1935.

15 Couannier (A) ... ... Eléments créateurs de Droit Aérien.

16 Stanesco (D.) ... ... La résponsabilité dans la navigation Aérienne (I vol).

17 Wagner (W.) ... ... Les Libertés de l'air.

18 Cooper (J.C.) ... ... Le droit de voler (The Right to fly) Paris 1950.

19 Marcoff ... ... Condition juridique du domaine aérien, Thése Fribourg 1943.

20 Pignochet Anne... ... La Commission internationale de, navigation Aérienne, thèse Paris 1925.

21 Roper ... ... La Convention internationale du 13 Octobre portant réglementation de la navigation Aérienne, son origine, son application, son avenir, thèse Paris 1930 (Sirey).

22 Babinski ... ... (C.I.T.E.J.A.) Rapports sur la situation Juridique du commandant de l'aéronef et du personnel navigant de l'Aéronautique.

23 Bucher ... ... Le statut Juridique du personnel navigant de l'aéronautique civile Thèse Lausanne 1949.

24 Goedhuis ... ... La situation Juridique du commandant de l'Aéronef.

25 Maschino ... ... La condition juridique du personnel Aérien. Thèse Paris 1930.

26 Lemoine ... ... Des servitudes Aériennes Paris 1937.

27 Koch ... ... Le droit de l'air d'après le nouveau Code Suisse. Droit Aérien 1911.

28 Hofstetter ... ... L'hypothéque aérienne. Thèse Lausanne 1950.

29 Brunschwik Lisa ... La responsabilité envers les tiers dans la navigation aérienne, Thèse, Paris 1934.

30 Breitling ... ... Le droit de l'air dans la jurisprudence française, Thèse Paris 1939.

31 Bolla ... ... L'abordage aérien. Thèse Lausanne, 1947.

32 Archinard ... ... Problèmes actuels de droit aérien. Actes de la Société suisse des juristes. 1946.

33 De Valon ... ... Les clauses de non-responsabilités dans la navigation maritime et la navigation aérienne. Paris 1940.

34 Van Houtte ... ... La responsabilité civile dans les transports aériens. Louvain — Paris 1940.

35 Blanc - Dannery ... La Convention de Varsovie et les règles du Transport aérien international Thèse Paris 1933.

36 Doering ... ... Convention concernant le contrat de transports aériens. Droit aérien 1930.

37 Goedhuis ... ... La Convention de Varsovie. La Haye Nijhoff 1933.

38 Magnenat ... ... Essai sur la nature juridique du contrat d'affrètement, Lausanne1948.

39 Meyer Alex. ... ... Cabotage aérien. Paris. Ed. Int. 1948

40 Ripert ... ... Les hydravions au service des paquebots. Droit aérien 1931.

41 Lescure ... ... L'assistance dans la navigation aérienne, Thèse Paris 1938.

42 Bornecque ... ... La Police de l'air. Paris 1945.

43 Sottile ... ... La Condition juridique de l'espace-aérien 1946.

44 Kaftal ... ... Souveraineté et aéronautique 1928.

45 Fauchille ... ... Traité de droit international public T. I. 2eme partie.

46 Tissot ... ... La responsabilité en matière de navigation aérienne. Thsèe Paris 1926.

47 Kaftal ... ... La réparation des dommages causés aux voyageurs dans les transports aériens, Sirey 1930.

48 Raoult ... ... Les clauses de non responsabilité dans le contrat de transport aérien, Thèse Rennes, 1934.

49 Giannini ... ... L'assistenza Agli Aéromobili in Pericolo Rome, 1932.

50 Gallay ... ... La responsabilité envers les tiers dans l'aviation privée et son assurancce, Thèse, Aix 1942.

51 Michel ... ... Le domaine aérien, Thèse Lyon 1942.

52 Ripert ... ... L'exercice du droit de propriété dans ses rapports avec les propriétés voisines, Thèse 1902.

53 H. M. Mazeaud ... Traité de la responsabilité.

54 Besson ... ... La notion de garde dans la responsabilité du fait des choses, Thèse 1927.

55 Fauchille ... ... Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats Paris 1901.

56 Mlle Pignolet ... ... Sur la C.I.N.A., Thèse Paris 1935.

57 Zubrowski ... ... Le règlement des differends internationaux relatifs à la navigation aérienne Civile, Thèse. Paris 1948.

58 J. Aubert ... ... Les aérodromes et leur régime juridique Thèse, Paris 1941.

59 H. Lemoine, ... Des servitudes aériennes, thèse Paris 1937.

60 Nelson Young ... ... Etude sur les servitudes aériennes, Airport Zoning. 1948.

61 Joncour ... ... Des servitudes établies en faveur de la navigation aérienne, thèse Rennes 1936.

62 R. Blum ... ... Les assurances aériennes, Thèse Paris, 1930.

63 J. Kroel ... ... L'aéronautique en temps de guerre, Ed.Int. Paris 1936.

64 J. Charpentier ... ... L'humanisation de la guerre aérienne Ed. Int. Paris.

65 La guerre aérienne ... Lois de la guerre, La Haye 1923, aux Edit. Inter. Paris.

66 Batigne ... ... De la responsabilité des Compagnies de navigation aérienne dans les accidents, Thèse Mont pellier, 1923.

67 Basdevant ... ... Les problèmes juridiques de l'air — Cours professé à Paris en 1925.

68 Beaudonnet ... ... Des clauses de non-responsabilité et de l'assurance des fautes, Thèse, Paris 1927.

69 Bonnefoy ... ... Le Code de l'air.
L'aéronautique et l'aviation en droit français et en droit International, Paris, 1909.

70 Bassilesco ... ... Propriété de l'espace aérien et les risques crées par la navigation aérienne, Thèse, Paris 1920.

71 Balalud de Saint-Jean La navigation aérienne au point de vue international, Thèse, 1911.

72 Bellanger La guerre aérienne et le droit international, Thèse, Paris 1912.

73 Besançon ... ... La Société des Nations et la navigation aérienne, Thèse, Paris 1919.

74 Blachère ... ... L'air voie de Communication et le droit, Thèse Paris 1911.

75 Bournet-Aubertot ... Les bombardements aériens, Thèse Paris 1923.

76 Couannier ... ... Légitimité de la guerre aérienne, Paris 1925.

77 Cassvar ... ... Clauses de non-responsabilité en matière de transport terrestre, Thèse Paris 1926

78 Catellani ... ... Le droit aérien 1912.

79 Dallissier ... ... Les transports aériens, Paris 1931

80 Fricotelle ... ... Aviateurs et particuliers, Thèse, Paris 1927.

81 Gardair ... ... De la propriété de l'air, Thèse, Mar seille 1911.

82 Ginesty ... ... La responsabilité du transporteur aérien, Toulouse Thèse 1928.

83 Helen ... ... Le code de l'air — l'air 1919.

84 Jammes ... ... Des Actions civiles et pénales qui peuvent naître du fait de la navigation aérienne, Thèse Toulouse 1912.

85 Le Bourhis ... ... Obligations et responsabilités des compagnies de Transports pour les passagers. Thèse, Alger 1929.

86 Loniewski ... ... Assurance et responsabilité en matière de transport, Thèse Paris 1926.

87 Lampué ... ... Les rapports entre l'Etat Français et les compagnies de transports publics aériens, Thèse, Paris 1927.

88 Lacroix ... ... Le domaine aérien et la guerre, Thèse Tolouse 1919.

89 Lebon ... ... De la guerre aérienne dans ses rapports avec le droit international Thèse Nancy. 1923.

90 Le françois ... ... La responsabilité civile du transporteur par avion. Thèse Grenoble 1925.

91 Le Moyne ... ... Le droit futur de la guerre aérienne, Thèse Nancy 1913.

92 Mori ... ... L'aéronautique dans les lois italiennes et dans les conventions internationales 1926.

93 Musto ... ... L'aéromobile, droit et législation, 1926.

94 Manisty ... ... La guerre aérienne et les lois de la guerre, Transactions of the Grotuis society Londres 1922.

95 Nebout... ... ... Le ministère de l'Air, Thèse Paris 1929.

96 Philit ... ... La guerre aérienne, Thèse Montpellier 1910

97 Sauze ... ... Responsabilité en matière d'aviation Thèse Paris 1916.

98 Yvon (Capitaine) ... La guerre aérienne, Thèse Paris 1924·

99 Vivent (J). ... ... Notre aviation marchande, Paris' Sansot 1926.

100 Thomas ... ... Le ministère de l'air, Thèse, Paris 1930.

101 Niessel Gen. A. ... La Maîtrise de l'air, Paris 1928.

102 Bouché and Charles Dollfus Histoire de l'aéronautique, Paris, 1932.

103 Ambrosini ... ... Corso di Diritto Aéronsutico. 1940

104 Pepin ... ... Principes de droit Aérien, Sirey 1949.

105 Nolhier-Adolpho... ... L'aviation Marchande et le régime d'économie mixte, Thèse Paris 1939.

106 De Naurois ... ... Les traités internationaux devant les Juridictions nationales Paris 1934.

107 Sandiford ... ... Diritto Aéronautico di guerra, Rome 1937.

108 Demogue ... ... L'unification internationale du droit privé. 1927.

109 Freymond ... ... La ratification des traités Thèse Lausanne 1947.

110 Payot ... ... Les instructions du gouvernement lors de l'interpretation Judicaire du droit international (Etude des pratiques anglaise et americaine) Thèse, Lausanne 1950.

111 Henry Couannier ... Eléments créateurs de Droit Aerien Paris, Per Orbem, 1929.

112 Amedeo Giannini ... Saggi di diritto aéronautico, Milér 1932.

113 Michaele Schiavone ... I servici aéri Civili. Gênes 1930.

114 Giannini ... ... La Convenzione ibero, Annericana per la navigazione aerea, Rome 1927.

115 Volkmann ... ... Internationales Luftrecht, Berlin 1930.

116 Giulio Douhet ... ... La maîtrise de l'air. Traduction de Romeyer par les Ailes, Paris 1932.

117 Paul Branton ... ... Le système juridique de la S.D.N. pour la prévention de la guerre, Genève 1933.

118 G. Bonnefoy ... ... Code de l'air, l'aéronautique et l'Aviation en droit français et en droit international, 1909.

119 G. Ripert ... ... La question des aérostats 1910.

120 Allessandrini ... ... L'aviation Maritime, dans le droit International, 1924.

121 Kunz ... ... Plus de lois de la guerre ? Article paru dans la Revue de droit international public 1934.

122 La Pradelle ... ... La guerre aérienne et le droit ; dans le Correspondant 1918.

123 Lalou (Ch.) ... ... Les armées aériennes modernes.

124 Le Moyen ... ... Le droit futur et la guerre aérienne, 1913, thèse Nancy.

125 J. Romeyer ... ... La guerre de l'Air, Traduction de l'ouvrage de Douhet, 1932.

126 Sibert Marcel ... ... Bombardements aériens et protection des populations Civiles 1930.

127 Surie ... ... La Commission des juristes de Revision des lois de la guerre, 1924.

128 A.J. Roussel ... ... Le rôle économique de l'aviation Commerciale Thèse Paris, 1937.

129 A. Ambrosini ... ... Cours de droit aéronautique Rome, 2 vol. 1930.

130 Cogliolo ... ... Convention internationale pour l'aviation Commerciale (D.A., 1925).
Le Concept unitaire de la faute et le droit aérien (Diritto Aéronautico, 1932.)

131 A. Giannini ... ... Saggi di diritto aéronautico, (Milan, 1932).

132 A. Giannini ... ... La Convenzioni internationali di diritto aeronautico, Rome, 2 volumes.
La nationalité des aéronefs (R.A.I., 1932).

133 Eynard J. ... ... La Loi du Pavillon, Thèse Aix, 1926.
134 Ripert ... ... Cours de Législation maritime et aérienne comparée, professé à l'Ecole des Sciences Politiques, 1943/1944.
135 P.E. Cangardel ... Les transports aériens aux Etats-Unis, Thése, 1937.
136 A. Hulot ... ... La responsabilité civile du transporteur bénévole, Ed. A. Pedone 1934.
137 M. Lemoine ... ... La responsabilité des navigateurs aériens à l'égard des tiers à la surface Thèse, Paris, 1935.
138 L. Josserand ... ... Les transports, 2ème édit.
139 Batigne ... ... De la responsabilité des Compagnies de navigation aérienne dans les accidents, Thèse, 1923.
140 Vasilui... ... ... La portée de la responsabilité Contractuelle dans le transport de voyageurs, Thèse Paris, 1925.
141 Meignié ... ... Responsabilité et Contrat, Essai d'une délimitation des responsabilités Contractuelle et délictuelle, Thèse, Lille, 1924.
142 Brun ... ... Rapport et domaines des responsabilités Contractuelle et délictuelle, Thèse Lyon, 1931.
143 Van Ryn ... ... Responsabilité aquilienne et contrats en droit positif, Thèse d'agrégation, Bruxelles, 1933.
144 P. Durand ... ... Les Conventions d'irresponsabilité, Thèse Paris, 1931.
145 C. Sreshthapulra ... La Responsabilité Contractuelle du transporteur aérien, Thèse Grenoble, 1932.
146 Besson ... ... La notion de garde dans la responsabilité du fait des choses, Thèse, 1927.
147 Picard et Besson ... Traité Général des Assurances Terrestres en droit français.
148 Ipekoglu ... ... Les assurances aériennes et les Conventions internationales, Thèse, Fribourg 1949.
149 Breitling ... ... Le droit de l'Air dans la jurisprudence française, Thèse, Paris 1939.

150 Puel ... ... Les clauses d'irresponsabilité dans les contrats de transport, Thèse Alger, 1932.

151 Perret ... ... Des ayants-droit à indemnité en cas d'accident mortel, Thèse Paris, 1933.

152 A. Vigne ... ... La réception des colis dans les contrats de transport par voie ferrée en service interieur, Thèse, Toulouse, 1938.

153 De Juglart ... ... Obligation réelle et servitudes, Thèse, Bordeaux, 1937.

154 Basilesco ... ... La propriété de l'espace aérien et les risques créés par la navigation aérienne, Thèse, Paris, 1920.

155 Lavigne ... ... La nationalisation des Transports aériens en France, Thèse, Paris 1948.

156 Ballet ... ... L'air et le Droit, Thèse, Lyon, 1927.

157 Maurice Picard ... Cours de Droit Aérien, professé Doctorat au Caire, 1948.

158 Dupont ... ... Les limitations apportées au droit de propriété par l'établissement de servitudes défensive, Thèse, Lille, 1939.

159 Brouillaud ... ... Des limites du droit de propriété en hauteur et en profondeur, Thèse, Bordeaux, 1926.

160 Loubeyre ... ... Les Principes du droit Aérien, Thèse, Paris, 1911.

161 Diaeddine S. ... ... Cours de Droit Aérien en arabe, Licence, Faculté Ibrahim, Le Caire 1953-1954

(ب) باللغة الإنجليزية

(B) OUVRAGES ANGLAIS

1 Shawcross & Beaumont On Air Law, second éd. London 1951.
2 Moller ... ... The law of Civil aviation, Londres 1937
3 Mc Nair ... ... The law of the air, London 1932.
4 Sir Osborne Mance ... International air Transport Oxford University Press 1944.
5 Dysktra & Dysktra ... Business law of Aviation, New York 1946.
6 Lupton... ... ... Civil Aviation law. Chicago 1935.
7 Fixel ... ... The law of Aviation, Charlottesville, Virginia 1948.
8 Hotchkiss (H.G.) ... A Treatise on Aviation law, Baker Voorhis, New-York 1938.
9 Moulton (H.G.) ... ... The American transportation problem, Washington 1935.
10 Puffer (Claude) ... ... Air transportation, Philadelphie, 1941.
11 Zollmann ... ... Law of the Air, Milwaukee, 1927.
12 Cosentini (F.) ... International Code of Aviation Mexico, 1933.
13 Elliot ... ... Bailments & Carriers, Washington 1929.
14 Goedhuis ... ... National air Legislations and The Warsaw Convention, New-York 1937.
15 Hackworth ... ... Digest of International law 1942.
16 Miller ... ... Interstate Commerce Commission Law and Procedure 1939.
17 Report of the American Delegation to the Fourth International Cenference on Private Air Law, (Brussels 1938).
18 Rhyne ... ... Airports and Courts 1944.
19 Rhyne ... ... Civil Aeronautics Act Annoted 1939.
20 Shain ... ... Res I psa Loquitur 1945.
21 Sweeney ... ... Report to the Civil Aeronotics Board of a Study of Proposed Ariation Liability Legislation 1941.
22 Proceedings of the International Civil Aviation Conference Chicago, illinois 2 Vol. Washington 1948.

23 Ambrosini Antonio ...	Corso di diritto Aeronautico. Volume 1, Parte 1, Rome 1933 — Parte II Rome 1935 —
24 Angell, Sir Norman ...	The Menace to Our National Defense, London 1934.
25 Bouché, Henri, ...	Economics of Air Transport in Europe, Organisation for Comunications and Transit, League of Nations 1935.
26 Charlton, Air Commodore L.E.O. ...	War from The Air, London 1935.
27 Colegrove, Kenneth W.	International Control of Aviation,, Boston 1930.
28 Griffin, Jonathan, ...	World Airways, Why not ? London, 1934.
29 Groves, Brig-Gen.P.R.C	Behind the Smoke Screen, London 1934 Our future in the Air, London 1935.
30 Lawson, Rear - Admiral R.N.	A Plan for the Organisation of a European Air Service, London, 1935.
31 Nayler, J. L. and E. Ower	Aviation Today, London 1930.
32 Slotemaker, L.H. ...	Freedom of passage for International Air Services, Leiden 1931.
33 Sykes Maj - Gen-Rt. Hon. Sir F. H. ...	Aviation in Peace and War, London 1922.
34 Thomson, Brig - Gen. Rt. Hon. Lord ...	Air Facts and Problems, London, 1927.
35 Cogliolo et Cacopardo	Manuale di diritto Aeronautico, Florence 1937.
36 Spaight J. M.	Air Power and War Rights 3ed, Londres 1947.
37 Gutteridge	The unification of private Law. British Year Book of international Law. 1939.
38 Goedhuis	Air Law in the making. La Haye 1938.
39 Goedhuis	National Air legislations and The Warsaw Convention, La Haye, Nijhoff 1937.
40 Clarence E. Manion ...	Law of The Air, Cases & materials 1950
41 Civil Air Regulations for Pilots...	By associated Aironautical staff. 1952.

42 Lawrence Tombs ... International Organisation in European Air Transport 1936.
43 Theodore Mattern and Anne of-Mathes ... Manual of Civil Aviation Law, New-York 1952.
44 Charles Rhyne ... Aviation Accident Law 1947.
45 Nokes Bridge ... ... The Law of Aviation, London 1932.
46 A.J. Thomas Jr. ... Economic Regulation of Scheduled Air Transport, National and International 1951.
47 Berle ... ... Freedom of the Air, in Blueprint for World Civil Aviation 1945.
48 Burden ... ... Opening the sky, in Blueprint for World Civil Airation 1945.
49 Davis ... ... Aeronautical Law 1930.
50 Fenwick ... ... International Law 1924.
51 Hyde ... ... International law Chiefly as interpreted and applied by the United States 1922.
52 Oppenheim ... ... International Law (7th ed, Lauterpacht).
53 Tipton ... ... Air Transportation and free Enterprise in Vital Problems of Air Commerce 1946.
54 Worthington ... ... International Airways 1945.
55 Civil Aeronautics Authority ... ... New-York.
Civil Aeronautics Board New-York.
56 Carl Zollmann ... ... Cases on air Law, the Bruce Publishing Cie, Milwaukee.
57 Wingfield et Brabant Sparkes ... ... The Law in relation to aircraft, Londres, 1928.
58 Rowland W. Fixel ... The Law of Aviation, Albany, 1927.
59 Baldwin ... ... Law of the airships, 1921.
60 Colby ... ... Aerial Law and war targets, 1925.
61 Fradkin Elvira K. ... The air menace and the answer, 1934 Mac Millan Co., New-York.
62 Hazeltine ... ... The Law of the Air, 1911 et 1929.
63 Hudson ... ... Aviation and International Law, 1930.
64 Kiernan R.H. ... ... The first war in the Air, Londres, 1934.
65 Kuhn ... ... Beginnings of Aerial war, 1920.

66 Lee ... ... The souvereignity of the Air 1920.
67 Moore ... ... Rules of warfare aircraft and radio, 1924.
68 Montgommery ... ... Le droit de l'air et la Conférence de Washington, Société Grotius, Londres 1922.
69 Shermann ... ... Air warfare, 1926 et Air power and war rights, 1930.
70 Singlair ... ... Airships in peace and war, Londres, 1934.
71 Spaight ... ... Aircraft in War, 1914.
Airpower and the city, 1930.
72 Winsfield ... ... Liability international Laws of air carrier, La Haye, 1931.
73 Leader Burge ... ... The Air annual of the British Empire, London, 1939.
74 Major-General Sir Henry F. Thuillier ... ... La guerre des gaz, Traduit de l'anglais, Paris, 1939.
75 Peter Merin ... ... Conquest of the Skies, London, 1938.
76 Edward P. Warner ... The early History of Air Transportation.
Technical Development and its effects on Air Transportation.
(Norwich University, Northfield Vermont, U.S.A., 1938).
77 Assen Jordanoff ... Through the Overcast, New-York 1938.
78 Colonel V.W. Page ... Airplane Serving Manual, London, 1938.
79 Lieut. Comm. K. Sinnocks ... ... Air Rule of the Road & Air Legislation, London, 1938.
80 George A. Finch ... The Sources of Modern International Law, New-York, 1938.
81 H. A. Jones ... ... The war in the Air, London, 1937.
82 Captain N. T. Macleod Air Transportation Costing, London, 1937.
83 Air Commodore L. E. O. Charlton ... ... War Over England, London, 1937.

جـ — المجلات والمقالات القانونية

(C) REVUES ET ARTICLES

Air Law Review (New-York).

Le Droit Aérien, Paris à partir de 1939

Revue Juridique internationale de la locomotion aérienne Paris de 1910 Jusqu'au 1939.

Revue Française de Droit Aérien (depuis 1947).

Revue Générale de l'air, Paris (depuis 1946).

Revue aéronautique internationale

Journal of Air Law and Commerce (Chicago).

Rivista di Diritto Aeronautico (Rome).

United States Aviation Reports (Baltimore).

Bulletins Mensuels de l'O.A.C.I. (Montréal).

Bulletins de l'I.A.T.A. (Montréal).

Bulletin officiel de la Navigation Aérienne.

Bulletin de la Fédération nationale aéronautique.

Bulletin d'information du Ministère de l'Air.

Annuaire de l'Aéronautique, Paris. 1929.

Annuaire de l'Association Yougoslave de droit international. Les Editions internationales, Paris 1931.

Aéronautique. Collection (Paix de Versailles). Travaux de la Commission de l'Aéronautique et des Sous-Commissions, militaire, technique, juridique, commerciale et financière, à la Conférence des Préliminaires dePaix, les Editions Internationales Paris, 1934.

Archiv fur Luftrecht, Revue trimestrielle, Koenigsberg — Berlin.

Rivista de Aéronautica, Madrid.

American Journal of International Law 1924 Gorner — Proposed rules for the regulation of aerial warfare.

Revue Générale des Assurances terrestres.

International Control of Aviation.—World Peace Foundation Boston Mass. U.S.I.

The International Air navigation Conventions and the Commercial air navigation treatises. (Reprinted from two Southern Californian Law Review) Los Angles 1929.

International air Law in the American republics, dans journal of Air Law, de Juillet 1932, p. Brown. New-York.

Can Aircraft be limited - Edw. P. Warner dans Foreign Affairs, Avril 1932.

De l'acquisition de la souveraintеté sur les territoires polaires. Gustav. Smedal. Paris, 1932, Rousseau.

M. Bourquin.—Règles générales du droit de la paix. Receuil des cours de l'Académie de droit International, Paris, 1932.

La Liberté de l'Air.—L'Economie Internationale publiée par la Chambre de Commerce Internationale, Paris, Octobre 1932.

L'Aviation et le désarmement, par Roland Bechoff, Paris,. Les Editions Internationales, 1932.

Edmond Pittard, l'Aéronautique et la S.D.N. Rivista di diritto Aéronautico, Avril, 1932.

J. Kroell.—La domanialité publique Internationale de l'Air, dans la Revue Aéronautique Internationale 1933 No. 8.

L'Aviation sanitaire au point de vue du droit International p. S. Devillers. Dans la Revue Générale de droit Aérien, 1933 No. 1.

Bibliotheca di diritto aéronautico — Dirigée par M. A. Giannini, Rome, 1932.

Nationality of Aircarft : par Robert Kingsley dans The Journal of Air Law, january, 1932.

Rapport sur la 1re session du Comité de Coopération entre Aéronautiques Civiles tenue à Genève du 8 au 12 juillet 1930, Genève, 1930.

Armengaud (Général).—La protection contre le danger aérien — dans la Revue des Deux Mondes. Avril-juin 1934.

Beernaert.—La prohibition de la guerre des Airs, dans la Revue Générale de droit international et de législation comparée, 1912, T. 14.

Riesch (E.).—L'Aéronef et les gaz de Combat, dans Revue générale de droit aérien, 1932.

L'attaque pendant la descente en parachute, même revue 1932.
L'Aéronef militaire et l'espionnage, même revue 1931.
L'aviation de représailles, dans Revue générale de droit aérien 1934.

P. Fauchille.—Le Domaine aérien et le Régime juridique des aérostats (1901-1910).

G. Ripert.—L'unification du droit Aérien (R.G.D.A. 1932).
La Convention de Varsovie et l'Unification du droit privé aérien (J.D.I.P.) 1930 No. 1.
Hypothèque et transfert de propriété de l'aéronef (R.J.I.L.A.) 1922, p. 157.

Sudre.—Le C.I.T.E.J.A. et l'Unification Internationale du droit Aérien. (R.D.A.) 1930.

A. Ambrosini.—L'Atmosphère et la navigation Aérienne (R.G.D.A., 1933).

Ripert.—Assurances de l'Aviation (R.J.I.L.A., 1925 p. 217).

Saporta et François.—Les Assurances Aériennes en Espagne (R.G' A., 1950, p. 855).

Beaumont.—Rapport sur le projet révisé de Convention préparé après la réunion du Caire ; O.A.C.I., 5102, p. 29 (17 juin 1947) publié dans la Revue Française de droit Aérien 1948, p. 158.

Beaumont.—Nécessité de reviser et d'étendre la Convention de Varsovie (Rev. Fr. de Dr. Aérien, 1950, p. 148).

Schweickhardt.—Lettre de transport aérien ou connaissement aérien, (Rev. fran. de droit aérien 1951, p. 20).

Charlier.—Le Commandant d'Aéronef en droit Privé, (Rev. Gen. de l'Air, 1947, p. 20).

Goedhuis.—La situation juridique du Commandant de l'aéronef (Rev. de Legislation Comparée, 1933, p. 134).

Knauth.—The Aircraft Commander in international Law (Journal of Air Law and Commerce, 1947, p. 137).

Ambrosini.—Pubblicità della proprieta e dei dirritti reali sugli aeromobile (Riv. dir. aér., 1935, p. 14).

Am. Giannini.—L'équipement trust nella Convenzione di Ginevra, Riv. dirrit. del Navigaz., 1950 No. 3.

Calkins.—Création and international recognition of title and security rights in Aircraft (Journal of Air Law and Commerce vol. 15, 1948, p. 156).

John Cooper.—Etude sur le Statut juridique des Aéronefs (Rev. Fr. de Droit Aérien, 1950, p. 228).

Lafontaine.—Le Maire et la police de l'Air, (Revue Générale de l'Air, 1948, p. 703).

P. de la Pradelle.—La Révision de la loi Française du 31 mai 1924 (Rev. Gen. de l'Air 1947, p. 263).

Le Goff.—Les taxes sur les aérodromes (Rev. Gén. de l'Air, 1947, p. 33.

Malézieux.—Le Régime juridique des taxes et redevances percues sur les aéroports publics français (Rev. Fran. de dr. aér. 1949, p. 367).

Niemeyer.—Crimes et délits à bord des aéronefs Rev. de Droit Aérien 1929, p. 285.

A. Meyer.—Crimes et Délits à bord des Aéronefs (Rev. Gén. de l'Air, 1946, p. 544).

A. de la Pradelle.—La double nationalité des propriétaires d'un avion et la douane, Rev. Gén. de l'Air 1950, p. 1269.

Morand.—Le Nouveau Statut de la Cie. Nationale d'Air-France, (Rev. Fran. de Droit Aérien, 1948, p. 311).

Serraz.—Cinq ans de travail à l'O.A.C.I., sous l'égide du Président Warner (Rev. Gen. de l'Air, 1950, p. 1039).

Garnault.—La première Assemblée de l'O.P.A.C.I. et le projet accord multilatéral sur les libertés Commerciales de l'Air Rev. Franc. de dr. Aér., 1947, p. 231.

المراجع القانونية المصرية

(D) OUVRAGES ARABES

(١) المرحوم الدكتور احمد فهمى بحيرى فى ضبط الملاحة الهوائية رسالة دكتوراه سنة ١٩٣٨

(٢) المرحوم جرجس عوض الله فى الطيران المدنى سنة ١٩٣٩

(٣) المرحوم الأستاذ حسن فؤاد طوب صقال بحث فى سيادة الدولة على فضائها الجوى

(٤) الدكتور احمد زكى الشيتي مقال عن مؤتمر شيكاغو بمجلة القانون والأقتصاد عدد ديسمبر سنة ١٩٣٧ صفحة ٤٣١

(٥) المستشار الدكتور ضياء الدين صالح محاضرات فى قانون الطيران لطلبة السنة الرابعة بقسم الليسانس سنة ١٩٥٤ كلية الحقوق

الفهــــرس

الباب الأول

فى تشريعات الطيران الوطنية (الداخلية)

الفصل الأول

فى الملاحة الجوية

الفصل الثانى

فى رسوم الطيران والاعفاء منها

صفحة

الفصل الثالث

فى التنظيم الادارى للطيران المدنى

الفصل الخامس

فى المؤسسات المصرية للنقل الجوى واعاناتها

الفصل السادس

فى القوات الجوية

صفحة

الباب الثانى

فى المعاهدات والاتفاقيات الدولية

---

(١) معاهدة الطيران المدنى الدولى بشيكاغو سنة ٩٤٤ وما لحق بها

(٢) اتفاقية روما الدولية للتعويضات على السطح سنة ١٩٥٢

صفحة

(٣) اتفاقية فارسوفى سنة ١٩٣٩ للنقل الجوى وبروتوكول ريودى جانيرو سنة ١٩٥٣

(٦) اتفاقية الحجز التحفظى على الطائرات سنة ١٩٣٣

(٧) اتفاقية المعونة والانقاذ للطائرات سنة ١٩٣٨

(٨) اتفاقية بالحقوق المرتبة على الطائرات سنة ١٩٤٨

(٩) اتفاق تقديم المساعدات الفنية سنة ١٩٥٢

(١٠) اتفاق تحديد المزايا والحصانات سنة ١٩٥٣

(١١) المعاهدات الصحية للملاحة الجوية
سنة ٩٣٣ وسنة ٩٥١

الباب الثالث

الاتفاقات الثنائية للنقل الجوى المنتظم

١ — اتفاق النقل الجوى بين مصر والولايات المتحدة الأمريكية سنة ١٩٤٦

٢ — اتفاق النقل الجوى بين مصر وهولاندا سنة ١٩٤٩

٣ — اتفاق النقل الجوى بين مصر والسويد سنة ٩٤٩

٤ — اتفاق النقل الجوى بين مصر والنرويج سنة ١٩٥٠

٥ — اتفاق النقل الجوى بين مصر والدانيمارك سنة ١٩٥٠

٦ — اتفاق النقل الجوى بين مصر وتركيا سنة ١٩٥٠

٧ — اتفاق النقل الجوى بين مصر واليونان سنة ١٩٥٠

٨ — اتفاق النقل الجوى بين مصر وسويسرا سنة ١٩٥٠

٩ — اتفاق النقل الجوى بين مصر وايطاليا سنة ١٩٥٠

١٠ — اتفاق النقل الجوى بين مصر وفرنسا سنة ١٩٥٠

١١ — مشروع اتفاق النقل الجوى بين مصر والعراق سنة ١٩٥٠

١٢ — اتفاق النقل الجوى بين مصر وبلجيكا سنة ١٩٤٩

١٣ — اتفاق النقل الجوى بين مصر وسيلان سنة ١٩٥٠

١٤ — مشروع اتفاق النقل الجوى بين مصر وبريطانيا سنة ١٩٥١

١٥ — اتفاق النقل الجوى بين مصر والمملكة الأردنية الهاشمية سنة ١٩٥٢

١٦ — اتفاق النقل الجوى بين مصر والحبشة سنة ١٩٥٢

١٧ — اتفاق النقل الجوى بين مصر والباكستان سنة ١٩٥٢

١٨ — اتفاق النقل الجوى بين مصر واستراليا سنة ١٩٥٢

١٩ — اتفاق النقل الجوى بين مصر والهند سنة ١٩٥٢

٢٠ – مشروع اتفاق النقل الجوى بين مصر وسوريا سنة ١٩٥٢

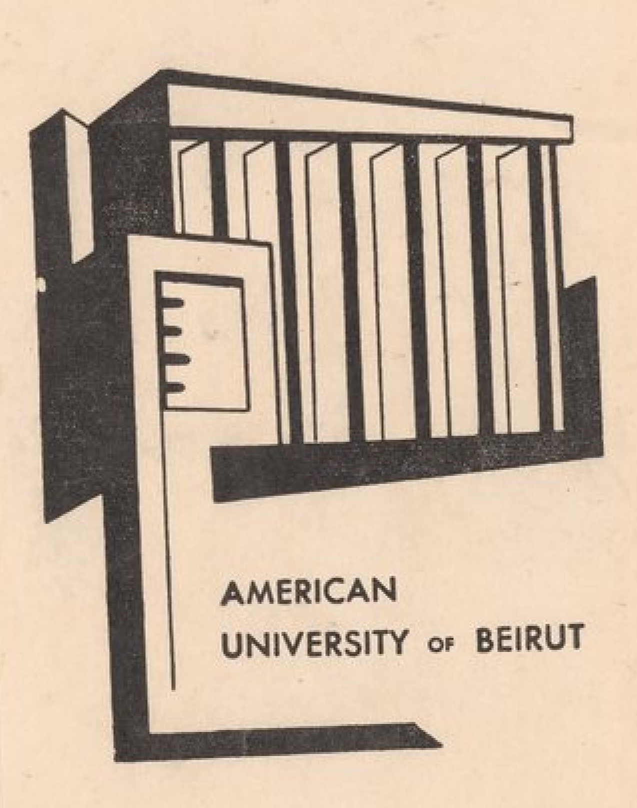
فى سبيل وضع التشريع المصرى الجديد

الحمــد لله

المطبعة الأميرية ٣٥٧٠-١٩٥٣-٣٠٠٠

تم طبع هذه المجموعة فى يوم ٢ ذى الحجة سنة ١٣٧٣
(الموافق أول أغسطس سنة ١٩٥٤)

مدير المطبعة الأميرية
حسن على كايوه


AMERICAN
UNIVERSITY OF BEIRUT

